

3 СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 656.7.002

В. Папроцки

Варшавская высшая школа экономики

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ТИПА «E-LOGISTICS»

Дана краткая характеристика различных типов логистических систем. Представлено новое, стремительно развивающееся на рынке логистических услуг направление, называемое *e-logistics*.

Анализируя характер товародвижения в существующих в настоящее время каналах распределения, можно выделить следующие их типы:

- сырьевой;
- промышленный;
- традиционный торговый (многоуровневый), собственный;
- логистический на основе договоров поручения (с посредником);
- логистический собственный (с прямыми связями);
- *e-logistics*.

Каждому типу из приведенных выше логистических систем распределения присущи характерные им свойства и отличительные черты.

Система распределения сырьевого типа как на предыдущих этапах своего развития, так и сегодня характеризуется отсутствием взаимодействия (интеграции) отдельных элементов в логистической цепи: при смене владельца сырья меняется субъект, в ведении которого находится сфера транспортного обслуживания. Каждая торговая сделка в данном случае рассматривается как отдельная логистическая задача, которая при этом может быть разделена еще на несколько подзадач, относящихся к перемещению отдельных партий сырьевых товаров.

Определяющим фактором в функционировании систем распределения промышленного типа являются транспортные свойства товаров, которые влияют на выбор типа подвижного состава, погрузочно-разгрузочных меха-

низмов и других элементов системы. Устойчивые кооперационные связи в промышленности способствуют процессам инвестирования промышленности предприятиями в специализированный подвижной состав, оснащение погрузочно-разгрузочных пунктов и развитие складской базы. В тоже время с усилением конкуренции на рынках снабжения у производителей возрастает стремление к эластичной работе в сфере распределения, а наличие собственной логистической базы все в большей степени ограничивает развитие новых форм обслуживания потребителей. Недостатком систем распределения промышленного типа является неспособность производителей приспосабливаться к быстрым изменениям в структуре покупателей, а также ограниченность обслуживаемой территории (районах тяготения).

На протяжении многих десятилетий в экономике доминировали традиционные системы распределения, типичные для торговли, в которых товары на пути от начального производителя до конечного потребителя проходят через многоуровневую систему каналов распределения. Некоторые производители осознанно избавлялись от проблем, связанных с автоматизированным учетом, выполнением и контролем за процессами физического перемещения товаров, продавая их на базисных условиях поставки *ex works*. Группа производителей такого типа увеличивалась до тех пор, пока доминирующую роль среди потребителей не начали играть крупные торговые организации. Проводя свою деятельность в пределах отдельных регионов либо в масштабе территории страны, некоторые из них оказывают благоприятное воздействие на формирование ряда независимых друг от друга каналов товародвижения, каждый из которых обладает собственным транспортно-складским хозяйством.

В условиях обостряющейся конкуренции производители, а также крупные торговые организации осознали преимущества создания интегрированной транспортной цепи. Признавая концепцию разграничения процессов заключения сделки (*transactions channels*) и каналов физического распределения товаров, производители обратились к услугам логистических операторов, обеспечивающих четко отлаженную систему обслуживания по относительно низким ценам. Системы распределения логистического типа "по поручению" позволяют производителям и торговым организациям исключить из общих издержек, связанных с логистическим обслуживанием, издержки постоянные. Реализуя свои услуги в широком масштабе, логистические операторы могут добиваться высокого качества обслуживания, в том числе гарантируя прежде всего высокую частоту доставок при невысокой себестоимости предлагаемых услуг.

Развитие систем распределения происходит в различных направлениях. В ситуации, когда большая часть производителей прибегает к услугам логистических посредников (так называемый *outsourcing*), некоторые из них создают собственные логистические системы, охватывающие всю цепочку фи-

зического распределения товаров, интегрируя (сливая) их с собственными *transactions channels*. Широко известны несколько решений такого типа. Например, компания Coca Cola создала уникальную в своем роде систему каналов распределения, интегрирующую одновременно и процесс заключения сделки, и непосредственно сам процесс товародвижения: водители, развозящие напитки по всему свету на автомобилях, принадлежащих этой компании, составляют главную группу распространителей, а автоматы, выдающие "always Coca Cola", представляют собой везде и всегда доступные пункты заключения договоров купли-продажи. Система распределения, созданная фирмой Coca Cola, приобрела характер всеобщей системы, позволяющей достигнуть эффекта масштаба (*economy of scale*), которые нечасто можно встретить в практике.

На пороге XXI века на наших глазах формируется система распределения нового типа: субъекты, занимающиеся развитием *e-commerce* (электронного бизнеса), ищут партнеров, которые вместе с ними создали бы системы типа *e-logistics* (рисунок 1). Использование виртуального магазина для презентации товара, а также заключения договоров купли-продажи создает ситуацию, при которой торговля в целом, в том числе и розничная, теряет пространственную связь в логистических каналах распределения. Главную роль в этих каналах играет само представление о товаре, его каталоговая цена, временной фактор, касающийся срока поставки товара, а также величина дополнительной оплаты, покрывающей расходы по доставке заказанной партии товара к потребителю. В системах *e-commerce* предложение приобретает глобальный характер, доступный каждому потребителю в любой стране мира при единственном условии, что он имеет возможность пользования услугами Интернета. Системы распределения типа *e-logistics* стоят перед вызовом современной мировой экономики – обеспечить быструю доставку небольших партий товаров (чаще всего посылок и пакетов) как к клиентам, проживающим на территории регионов с высоким уровнем урбанизации, так и для получателей, находящихся в наиболее отдаленных уголках земного шара.

Сегодня в Европе можно наблюдать динамичное развитие *e-commerce*, хотя по сравнению с темпом развития электронной торговли в США заметно значительное отставание в этой сфере. Из данных таблицы 1 следует, что в странах Западной Европы до сих пор только лишь незначительная часть общего объема розничной торговли приходится на покупки, сделанные в Интернете. Обращает на себя внимание также достаточно большой срок доставки товаров получателям, которые передали свой заказ операторам *e-commerce* электронным путем. На продолжительное время доставки оказывают влияние различные факторы. Виртуальные магазины открываются чаще всего небольшими экономическими субъектами, которые не располагают значительным оборотным капиталом и не поддерживают запасов предлагае-

мых продуктов, а приобретают их у своих поставщиков только лишь после получения заказа от клиента. Таким образом, на время доставки влияет длительность передачи товара от производителя на склад оператора *e-commerce*, выполняющего заказ. Непосредственно сам процесс транспортировки товаров к конечным получателям длится еще несколько десятков часов, в течение которых отдельные партии товаров комплектуются и передаются курьерским фирмам, доставляющим товары с консигнационного склада к получателю.

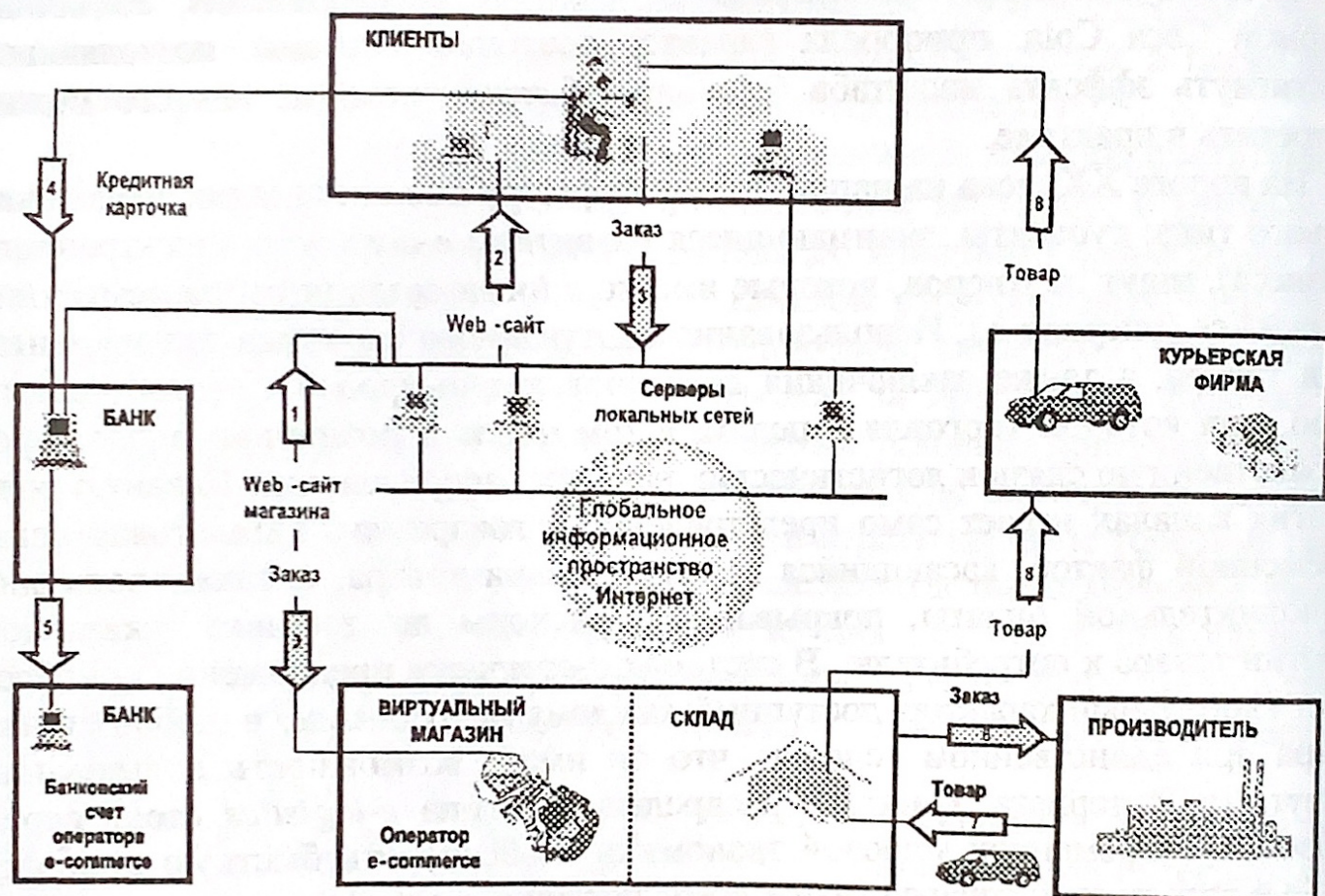


Рисунок 1 – Логистическая система распределения при организации торговли через электронные сети

Широко развитая сеть услуг, предлагаемых курьерскими фирмами в Западной и Центральной Европе, позволяет осуществлять обслуживание обширных регионов в масштабах территории отдельных стран в течение 24 часов, а наиболее отдаленных их районов – в течение 48 часов. Тарифы на курьерские услуги также остаются достаточно низкими, поэтому доля транспортных расходов в конечной цене товаров, продажа которых осуществляется электронным путем, оказывается невысокой.

Таблица 1 – Сравнительная характеристика развития *e-commerce* в странах Европы

Страна	Время соединения в режиме <i>on-line</i> при выполнении заказа, мин	Время доставки, сут.	Стоимость доставки, ЕВРО	Доля <i>e-commerce</i> в оборотах розничной торговли, %	Отставание в развитии <i>e-commerce</i> по отношению к США, мес.
Испания	8,0	7,2	5,40	0,06	35
Португалия	11,2	11,5	3,78	0,06	35
Италия	13,2	15,7	6,87	0,09	34
Франция	8,6	15,5	6,06	0,14	22
Германия	9,8	9,2	5,23	0,30	15
Бельгия	9,2	12,3	5,26	0,16	16
Нидерланды	17,1	14,1	5,47	0,34	13
Великобритания	8,4	4,1	4,36	0,37	11
Швеция	23,0	13,6	5,99	0,68	7

Источник: Internationale Transport Zeitschrift. 2000. №7. С. 47.

E-logistics представляет собой новую форму транспортного обслуживания в существующих системах распределения. Можно предполагать, что она будет стремительно развиваться на всех континентах в соответствии с динамикой распространения *e-commerce* во всем мире. Однако существенным барьером на пути развития этого процесса будет сохранение таможенных границ: насколько каждый житель земного шара, имеющий доступ к Интернету, при использовании электронных средств передачи информации сможет сделать заказ в электронном магазине, настолько реализация доставки товара из-за границы может встречаться с препятствием в свободном перемещении товаров. Такого рода преграда может принимать как характер абсолютный – отправка вообще не сможет быть передана через границы отдельных стран, так и характер относительный – длительность таможенной операции будет увеличивать продолжительность всего процесса доставки и существенно влиять на увеличение ее цены.

Развитие *e-logistics* бросает свой вызов логистическим предприятиям. Клиенты, пользующиеся услугами электронной торговли, ожидают четко отлаженного транспортного обслуживания, постоянного совершенствования форм и методов хранения, сортировки и доставки товаров. Поэтому даже сегодняшние лидеры на рынке логистических услуг не могут иметь гарантированного успеха в системах распределения типа *e-logistics*; зато добиться успеха могут совершенно новые субъекты, которые, используя нетрадиционные методы, смогут проявить себя на этом новом развивающемся сегменте рынка логистических услуг.

- 1 *Ronauld H. Ballou*, Business Logistics Management, Simon & Shuster Company, New Jersey 1998.
- 2 *Kompendium wiedzy o logistyce*, Pod red. E. Gołembskiej, PWN, Warszawa, Poznań 1999.

Получено 15.01.2001

ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001

УДК 336

К. С. Гюльназарян

Ереванский институт народного хозяйства.

ПРИМЕНЕНИЕ БАНКОВСКИХ ПЛАСТИКОВЫХ КАРТОЧЕК В ОБСЛУЖИВАНИИ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ

На основании анализа современного состояния использования банковских пластиковых карточек определены тенденции его развития, включающие технологию взаимодействия основных участников платежной системы; основные обязанности сторон договора о предоставлении пластиковой карточки; структура информационного и финансового обмена.

Проведенные исследования показывают, что безналичные расчеты, составляя 10 % всех платежей, достигают 90 % стоимости последних. Оптимизировать процессы безналичных расчетов между субъектами хозяйствования, а также меры по увеличению доли безналичных расчетов, а, следовательно, повышению скорости обращения денег, можно посредством применения "электронных денег" – пластиковых карточек.

Возможные варианты развития бизнеса банковских пластиковых карточек необходимо рассматривать с общесистемных логистических позиций, учитывающих как современное состояние банковской системы, так и состояние промышленной отрасли государства, законодательства и системы налогообложения.

Опыт функционирования бизнеса пластиковых карточек в развитых странах мира показал его преимущества и высокую эффективность. Современные условия развития экономики должны ориентироваться на использование новейших достижений во всех отраслях, в том числе и прежде всего в банковской системе. От уровня развития и качества обслуживания банковской системы во многом зависит стабилизация экономики.