

УДК: 330+656.615

## ЛОГИСТИКА ОБСЛУЖИВАНИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ В СИСТЕМЕ ТОВАРНЫХ РЫНКОВ

*Тараканов Н.Л.*

---

*В структуре сбытовой логистики обоснована целесообразность учета типов товарных рынков, на которых реализуется продукция. Выполнена типология рынков, в основу которой положен критерий логистических условий сбыта продукции. Сформулировано понятие базового звена логистического канала, обоснован набор требований относительно доступа к пользованию логистическими услугами, их специализации, учета внешней рыночной среды.*

**Постановка проблемы.** Выход национальной экономики из кризиса в значительной мере зависит от поиска и внедрения новых форм организации бизнеса, которые будут обладать способностью быстрого и относительно мало затратного внедрения в рыночную среду. В контексте решения этой актуальной проблемы в отечественную практику хозяйствования все активнее начинает внедряться логистика материальных потоков в качестве эффективного инструмента перемещения товарно-материальных ценностей от поставок сырья до сбыта готовой продукции [1]. По оценкам ведущих логистических провайдеров внедрение логистических инструментов перемещения материальных потоков позволяет уменьшать товарные запасы на 50-95 %, сроки доставки – на 25-45 %, общую продолжительность выполнения заказов на 50-70 % [2]. Логистика материальных потоков относится к наиболее динамично развивающемуся виду логистического бизнеса. Ее доля в общем объеме логистических услуг за последние 10 лет увеличилась с 35 до 52 % и продолжает динамично возрастать [3].

Вместе с тем несмотря на столь динамичное развитие целый ряд важных аспектов развития данного вида деятельности еще не получил всестороннего научно аргументированного объяснения и обоснования. В частности, требуют более глубокой проработки вопросы учета внешней рыночной среды в процессе организации логистических цепей поставок, в том числе исследования влияния разных параметров товарных рынков на особенности формирования каналов сбыта продукции.

**Анализ последних исследований и публикаций по проблеме.** Традиционно логистика материальных потоков связана с четырьмя основными логистическими концепциями: аналитической, технологической (информационной), маркетинговой и интегральной. В последнее время получает все большую значимость интегральная логистическая концепция, которая основана на различных комбинациях остальных трех концепций [2]. Она ориентирована на отказ от изолированного рассмотрения издержек в каждом логистическом звене и

нацелена на рационализацию всей цепочки товародвижения. Данная концепция активно исследуется в разрезе отдельных видов экономической деятельности. Например, в аграрной логистике следует выделить работы Т.В. Косаревой, О.В. Перебиниса, Т.Б. Кузьмичевой и др, в которых логистические цепи поставок продовольствия изучаются в контексте взаимосвязи производства сельскохозяйственной продукции, ее переработки, складирования, транспортировки и потребления на продовольственных рынках [4,5,6]. В области транспортной логистики интегральная концепция получила развитие по отношению к смешанным перевозкам грузов, к технологиям транshipmentа и др. [7,8]. В общенаучном ракурсе обращают на себя внимание исследования взаимосвязи считавшихся до недавнего времени экономически обособленными процессов управления производством, транспортно-складским хозяйством, материальными запасами, финансовым капиталом, персоналом, информационными потоками [9] и др.

**Не исследованная ранее часть общей проблемы.** Усиливающиеся кризисные явления в мировой экономике, возрастающая конкуренция за рынки сбыта продукции и другие негативные тенденции заставляют пользователей логистических услуг в приоритетном порядке обращать внимание на сопоставление логистических затрат с коммерческим успехом от реализации продукции. В этом контексте еще не получили необходимого научно-методического обоснования вопросы вовлечения сбытовой логистики во внешнюю рыночную среду, в частности, связанные с учетом типов товарных рынков в процессе организации логистических каналов сбыта продукции.

**Цель статьи.** Целью статьи является анализ актуальных задач развития сбытовой логистики, выделение в ее составе проблемы учета типов товарных рынков и разработка на этой основе предложений по организации базовых звеньев сбыта продукции.

**Изложение основных результатов исследования.** В традиционном представлении задачи логистики материальных потоков связаны с обеспечением эффективного перемещения товарно-материальных ценностей в логистических цепях [1]. В последнее время широко стала внедряться в практику логистического бизнеса сбытовая логистика, в качестве организационной формы представления которой рассматриваются логистические каналы сбыта продукции (ЛК) [10]. Для оценки результативности ЛК используются такие показатели как ассортимент товарных поставок и его сочетания, регулярность поставок, временной период поставок и др. Относительная новизна сбытовой логистики предопределила целый спектр новых научно-прикладных задач, которые требуют осмысления и разработки рекомендаций по внедрению в практику логистического бизнеса, в том числе: задача учета логистических затрат, задача становления клиент-ориентированной логистики, задача развития логистического маркетинга, задача проектирования логистических сбытовых сетей и ряд других задач.

В контексте решения перечисленных задач сбытовой логистики перспективной областью исследований становится поиск новых организационных форм адаптации сбытовой логистики к параметрам товарных рынков, на которых реализуется продукция. Так, многочисленные примеры показывают, что экономическая мотивация организации ЛК под рынки массового спроса связана с приоритетной деятельностью в области организации распределительных центров. В результате синхронизация распределения поставок товаров с объемами продаж позволяет увеличить прибыль товаропроизводителей в среднем на 50 – 130% как за счет роста объемов реализации продукции, так и за счет снижения издержек на этапах приема товара от поставщика, проверки качества поступающего товара, хранения товара на складе, комплектации заказов, их распределения, доставки в границах товарного рынка [11]. Поставки товаров на рынки с повышенными требованиями к потребительским свойствам продукции предполагают организацию в составе ЛК комплексов по доработке товаров. В этом случае эффект поставок связан с ростом стоимости товара в результате улучшения его потребительских свойств [12].

Таким образом, на сегодняшний день созданы объективные предпосылки к учету не только параметров отдельных рынков, но также их типов, объединенных общими условиями сбыта продукции. К преимуществам учета типов рынков следует отнести: сокращение затрат на создание инфраструктурных объектов за счет концентрации логистических мощностей; более полный учет условий реализации продукции в границах каждого типа товарных рынков; широкое применение инноваций и их быстрое распространение среди участников логистической деятельности; возможности для комплексного планирования и регулирования развития логистического бизнеса, как в национальном масштабе, так и в масштабе отдельных регионов и видов экономической деятельности.

Для типологии товарных рынков в работе предложена система критериев, которая основана на выборе наиболее значимых параметров, дифференцирующих логистические условия сбыта продукции:

- критерий расстояний товарных поставок (ближайшие от производителей рынки сбыта продукции, среднеудаленные рынки сбыта продукции, удаленные рынки сбыта продукции);
- критерий количества потребителей (рынки массового спроса, рынки единичного спроса)
- критерий устойчивости потребительского спроса (рынки длительного спроса, рынки со средним сроком потребительского спроса, рынки краткосрочного спроса);
- критерий насыщенности рынков товарной массой (насыщенные рынки, развивающиеся рынки, формирующиеся рынки) [13].

Комплексный подход к учету типов товарных рынков предполагает в структуре ЛК формирование базовых звеньев, которые будут объединять в себе функции минимизации затрат на перемещение материального

потока, функции ориентации материального потока на потребителя, а также функцию учета типов товарных рынков, на которых реализуется продукция. Последняя из перечисленных функций предусматривает наличие централизованно предоставляемого комплекса логистических услуг общего пользования (складирование, распределение, доработка и пр.) с равным доступом мелких, средних и крупных товаропроизводителей и логистических провайдеров; инновационную специализацию базовых звеньев в соответствии с логистическими типами товарных рынков; гибкую настройку на трансформации внешней рыночной среды (рис.1).

Важное значение имеет проблема равного доступа клиентуры к пользованию логистическими услугами. Это связано с тем, что проектирование и строительство логистических складов, распределительных центров, других логистических объектов могут себе позволить преимущественно крупные компании, решающие с их помощью свои собственные коммерческие задачи. В тоже время у мелких и средних поставщиков, у которых отсутствуют средства для сертификации продукции в соответствии с требованиями международных рынков, нет возможности приобретения современных технологий хранения, фасовки, пакетирования товара, формирования крупных товарных партий продукции и др.

Проблема обеспечения равных возможностей доступа к логистическим каналам, исследованная на примере складской логистики, позволила заключить, что особо благоприятные условия для клиентуры представляют логистические объекты общего пользования (табл.1). В этом случае отпадает необходимость в привлечении средств в создание собственных логистических мощностей, сокращаются финансовые риски, снижается арендная плата и др.[14].

Обязательным условием функционирования логистических объектов общего пользования должно стать требование обеспечения равных условий аренды логистических объектов не зависимо от масштаба деятельности арендатора. Это связано с тем, что в логистической практике предпочтение отдается крупным логистическим операторам даже если арендные ставки несколько ниже средне рыночных. Некоторое сокращение арендных поступлений перекрывается длительностью сроков аренды, стабильностью арендных платежей, снижением частоты ротаций арендаторов [14]. Для стимулирования равного доступа клиентуры к логистическим объектам общего пользования необходимо поддерживать тех арендодателей, которые предоставляют площади в аренду не зависимо от масштаба бизнеса, включая инфраструктурное обустройство логистических объектов.

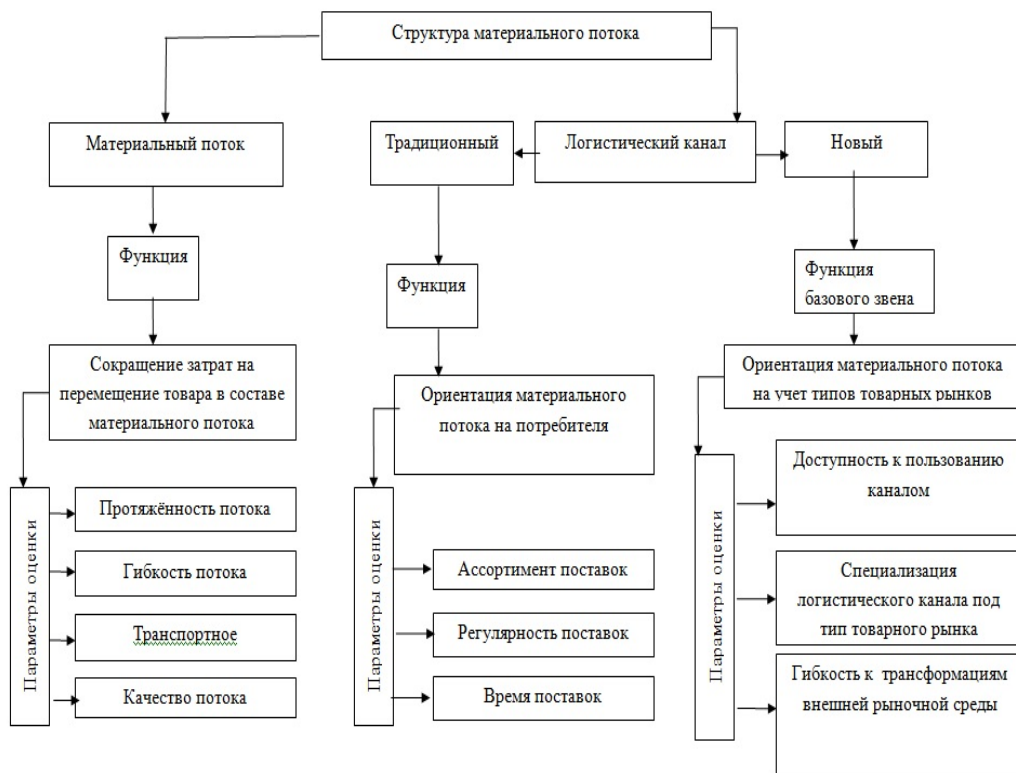


Рис. 1. Структура и функции логистики материальных потоков

Таблица 1.

**Виды складской логистики по критерию доступности к пользователям**

№ п/п	Виды складской логистики	Преимущества	Недостатки
1.	Складская логистика класса «А».	Возможность адаптации в международные логистические цепи товарных поставок. Использование передовых складских технологий.	Высокие ставки арендных платежей . Диктат арендодателей в ситуации дефицита профессиональных складских площадей.
2.	Склады BTS.	Минимизация рисков при реализации проектов. Активное участие заказчика в проектировании и строительстве склада. Сохраняются все преимущества складов класса «А».	Отсутствие у украинских девелоперов достаточного опыта возведения подобных складов. Дополнительный рост арендных ставок за счет удовлетворения индивидуальных требований заказчиков. Дополнительное усиление дифференциации доступа клиентуры к высококачественной складской логистики.

3.	Склады общего пользования.	Сокращение арендных ставок. Гибкость форм аренды складских площадей. Снижение финансовых рисков. Сглаживание условий доступа клиентуры к складской логистке.	Предпочтение крупных логистических арендаторов. Медленное освоение рынка складской логистики общего пользования зарубежными компаниями.
----	----------------------------	--	---

Инновационная специализация базовых звеньев ЛК - другая составляющая учета типов товарных рынков - призвана обеспечить результативный вход продукции на рынки в соответствии с их параметрами и условиями реализации продукции. Так, по отношению к рынкам массового спроса содержанием специализации должен выступать пакет методик планирования распределения товарных поставок, адаптированный к условиям нестабильного ассортимента, сезонности спроса, его увеличения, сокращения и др. По отношению к товарным рынкам кратковременного спроса специализация базовых звеньев заключается в - использовании систем управленческих WMS - решений [15] в сочетании с мониторингом кратковременного рыночного спроса и централизованной передачей данных участникам логистического бизнеса. Особенность специализации базовых звеньев ЛК в отношении товарных рынков с повышенными требованиями к потребительским свойствам продукции должна заключаться в организации комплексов доработки товаров под маркетинговые стратегии сбыта товаров родственной номенклатуры [12]. Инновационная специализация в отношении формирующихся товарных рынков связана с определяющим воздействием базовых звеньев ЛК на формирование номенклатуры и параметров поставляемой на рынок продукции [16].

Один из ключевых аспектов проектирования базовых звеньев ЛК заключается в способности гибко трансформировать логистические функции под перемены в составе типов товарных рынков: слияния рынков, формирование рыночных ниш, переход рынков в новый тип и др. Этот процесс охватывает достаточно длительный временной период, что позволяет применять инструменты стратегического видения решения подобного рода задач. В процессе использования стратегического подхода актуальной является задача уточнения набора и содержания основных этапов разработки адаптационной стратегии, в первую очередь постановки адаптационной проблемы, формулирования адаптационной цели, выработки инструментов по ее достижению. Концентрация внимания на структуре адаптационной стратегии объясняется ключевой ролью перечисленных этапов в процессе принятия стратегических решений. В первом случае итогом исследований должна стать научно обоснованная формулировка проблемной ситуации, которая требует применения адаптационных методов решения. Во втором случае разрабатывается сценарий будущего состояния базовых звеньев ЛК, адаптированный под внешние воздействия. В третьем случае

разрабатывается организационно-экономический инструментарий достижения поставленных целей.

Так, формулирование проблемной ситуации предусматривает последовательность четырех стадий. На первой стадии производится оценка рыночных трансформаций, которая требует разработки стратегии. На второй стадии осуществляется поиск характерно присущих выделенным трансформационным процессам признаков, которые могут существенно повлиять на организацию базового звена в целом и его отдельных функций [17]. Акцент на исследовании ведущих характеристик внешних воздействий позволит на третьей стадии выделить сложившиеся области структурных элементов базовых звеньев ЛК, которые могут быть результативно сориентированы на ведущие характеристики проявлений внешних воздействий. Обладая характеристиками ведущих признаков проявлений внешних воздействий, а также сориентированными на них логистическими ресурсами на завершающей четвертой стадии формулируется проблемная ситуация. Проблема формулируется исходя из оценки соответствия масштабу рыночных перемен сложившегося логистического потенциала.

Второй этап - этап формулирования стратегической цели (системы стратегических целей) связан с обоснованием нового состояния базовых звеньев ЛК, адаптированных под характерные проявления внешних рыночных воздействий. В основу формулирования стратегических целей нами закладывается принцип обеспечения преимуществ базовых звеньев ЛК над конкурентами. Отбор конкурентов производится с помощью различных оценок взаимовлияния материальных потоков, например, географических границ реализуемой продукции и др. [18].

На третьем этапе разрабатывается система инструментов по достижению заявленных стратегических целей. Здесь могут применяться экономические (тарифы, сборы, платежи), институциональные (лицензирование, квотирование, резервирование), финансовые (кредиты, лизинг, инвестиции) и другие виды инструментов. Узким местом в реализации стратегических целей является законодательная база логистики, которая требует разработки системы законов, подзаконных актов, других нормативно-правовых документов, связанных с формированием в масштабе логистических платформ региональных сетей логистических центров [19]. В законодательную основу организации таких центров должны быть положены принципы сбытовой логистики, учет особенностей товарных рынков, а также обоснованные требования к структуре и составу нормативно-правового обеспечения их формирования и последующего функционирования в контексте перспектив интеграции в глобальные логистические цепи материальных потоков.

**Выводы и перспективы дальнейших исследований.** Рассмотренные закономерности эволюции логистической функции обслуживания материальных потоков позволили сделать вывод о целесообразности выделения в составе ЛК новую область научно-прикладных исследований, связанную с генерированием инновационных

логистических решений в направлении учета типов товарных рынков, на которых реализуется продукция. Постановка подобной задачи предопределяет перспективные области дальнейших исследований сбытовой логистики, которые должны распространяться на поиск новых форм организации логистического бизнеса, на смежные области научно-технической деятельности: информационные технологии, системы управления, производственные процессы и др., на решения наиболее острых социально-экономических и экономико-экологических проблем регионального развития.

#### *Литература:*

1. Цепи поставок: организация и оценка эффективности (материалы опроса экспертов // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 4. – С. 12 – 20.
2. Павлов В.І., Бортнік С.М. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси / В.І. Павлов В.І., С.М. Бортнік С.М. - Луцьк: Надстор'я, 2005.- С. 42- 43.
3. Современный этап развития логистики и информационных технологий за рубежом // Управление, логистика и информатика на транспорте. – М.: ВИНТИ. – 2010. – № 1. – С. 12–20.
4. Косарева Т.В. Аграрна логістика: сутність і багатоаспектність / Т.В. Косарева // Економіка АПК. – 2008. - № 10. – С. 37 – 43.
5. Перебейніс О.В., Перебейніс В.І. Розвиток автомобілебудування та перспективи транспортної логістики в АПК / О.В. Перебейніс, В.І. Перебейніс // Ринок послуг комплексних транспортних послуг та прикладні проблеми логістики. – К.: 2004. – С. 154 – 158.
6. Кузьмичева М.Б. Отрасль животноводства как логистическая система / М.Б. Кузьмичева // Мясная индустрия. – 2009. - № 85. – С. 16 – 19.
7. Постан М.Я. Экономико-математические модели смешанных перевозок / М.Я. Постан. – Одесса: Астропринт, 2006. – 369 с.
8. Постан М.Я. Применение технологии транshipmenta в Одесском морском торговом порту // Логистика: проблемы и решения. – 2011. - № 2. – С. 34 – 36.
9. Ларина Р.Р. Логистика в управлении организационно-экономическими системами / Р.Р. Ларина, В.Н. Пилюшенко, В.Н. Амитан . – Донецк: ВИК, 2003. – 239 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://sbiblio.com/biblio/archive/anikin\\_logistika/04](http://sbiblio.com/biblio/archive/anikin_logistika/04).
10. Шилова Ю. Распределительные центры: модная «фишка» или веление времени? / Ю. Шилов // Транспорт і логістика. – 2006. – № 11. – С. 34-35.
11. Тараканов Н.Л. Перспективы развития комплексов доработки товаров / Н.Л. Тараканов // Журнал университета водных коммуникаций. – СПб.: Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций. – 2013. - № 2 (18). - С. 170 – 175.



12. Тараканов Н.Л. Эволюция логистической функции обслуживания материальных потоков / Н.Л. Тараканов // Журнал университета водных коммуникаций. – СПб.: Санкт-Петербургский университет водных коммуникаций. – 2013. - № 3 (19). С. 157 - 163.
13. Гураль Л. Что нам стоит склад построить: группа компании FIM Group- первопроходцы украинского складского девелопмента / Л. Гураль // Транспорт і логістика.- 2006.- № 9- 10.- С. 42- 45.
14. Зачем складу WMS: пример из практики // Транспорт и логистика. – 2007. – № 2. – С. 40 – 42.
15. Тараканов М.Л. Перспективні напрями формування регіональних виробничо-логістичних комплексів / М.Л. Тараканов // Економіка харчової промисловості. – 2009. - № 1. – С. 37 – 42.
16. Тараканов Н.Л. Припортовый потенциал в геоэкономической характеристике морского порта / Н.Л. Тараканов // Экономические инновации. Вып.25: Актуальные проблемы развития инфраструктуры производства. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. – 2006. – С. 179 – 188.
17. Тараканов М.Л. Перспективні напрямки конкурентних переваг портово-промислових комплексів / М.Л.Тараканов // Формування ринкових відносин в Україні. Збірник наукових праць. – К.: Науково-дослідний економічний інститут Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України. – 2003. – Вип. 7 – 8 (26 – 27). – С. 8
18. Тараканов Н.Л. Структурный аспект организационно-сбытовой функции региональных логистических центров // Економічні інновації. Вип. 43: Українське Причорномор'є в національних і міжнародних координатах розвитку: регіональний вимір. Збірник наукових праць. – Одеса: Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. – С. 318 – 333.

### *Abstract*

**Tarakanov N.L.**

**Logistics serves of the material flows in the system of the commodity markets.**

The tendencies of development of logistic chains of material flow service are investigated. In the scope of market logistics there is reasoned the expedience of accounting of types of commodity markets, in which goods are realized. The typology of markets on the basis of dependence criterion of logistic characteristics of the markets on goods marketing conditions. The notion of basic link of logistic channel is formulated, and its functions are exposed.