

На правах рукописи

Рыбалко Мария Александровна

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННЫХ РЫНОЧНЫХ
СТРУКТУР В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК**

Специальность: 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям и сферам деятельности): экономика предпринимательства

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва

2011

Работа выполнена на кафедре маркетинга Экономического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.

Научный руководитель: д.э.н., профессор
Герасименко Валентина Васильевна

Официальные оппоненты: д.э.н., профессор
Неруш Юрий Максимович
к.э.н., профессор
Кархова Ирина Юрьевна

Ведущая организация: Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС)

Защита состоится « 16 » июня 2011 года в 15.30 на заседании диссертационного совета Д 501.002.02 при Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова по адресу РФ, 119991, г. Москва, Ленинские горы, д.1 стр. 46, МГУ имени М. В. Ломоносова, Экономический факультет, ауд. 245.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им. А.М. Горького II-го учебного корпуса гуманитарных факультетов МГУ имени М.В. Ломоносова.

Автореферат разослан « 12 » мая 2011 года.

Ученый секретарь диссертационного совета

к.э.н., доцент

В.Г. Попова

I. Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Изменения, происходившие в мировой экономике в течение последних десятилетий, в значительной степени расширили современное понимание роли организаций и структуры рынков в меняющейся конкурентной среде. Такие факторы как глобализация и интернационализация, растущая конкуренция и ориентация на конечного потребителя, а также развитие информационно-коммуникационных технологий и электронной коммерции не могли не повлиять на современную рыночную структуру в сфере управления цепями поставок.

На современном этапе развития - в силу повсеместной глобализации и объединения экономической деятельности в сети и партнерства - бизнес и рынки больше не ограничиваются географическими пределами, напротив, они связаны в сложные мировые и межорганизационные сети. Все эти изменения повлияли на то, каким образом компании функционируют: новые организационные модели возникли для того, чтобы справиться с новой бизнес-средой. Реструктуризация компаний и рынка становится частью мирового процесса изменений, затрагивающего производство, распределение, коммуникацию, технологии, конкуренцию и кооперацию.

Сложность международной бизнес-среды вынуждает компании, работающие в сфере управления цепями поставок, формировать взаимные соглашения с поставщиками, покупателями и конкурентами. С помощью подобных соглашений компании создают сложные бизнес-отношения и эти организационные отношения становятся неотъемлемой частью процесса формирования и развития рынка. Слияния компаний, совместные предприятия, неформальные взаимные договоры, краткосрочные оперативные и долгосрочные стратегические альянсы как формы стратегического поведения компаний являются характерной чертой современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок и требуют детального изучения с точки зрения понимания закономерностей и обоснования прогнозов дальнейшего их развития.

В 1982 г. впервые был употреблен термин «управление цепями поставок» (SCM – Supply Chain Management). Развитие данной концепции и активное ее использование на практике в западных странах относится ко второй половине 1990-х гг. Так как рыночная экономика существует в нашей стране относительно недавно, а рынок интегрированных услуг по управлению цепями поставок начал формироваться со второй половины 2000-х гг., российскому рынку интегрированных услуг по управлению цепями поставок свойственна сильная фрагментированность и отставание в развитии. Эти проблемы требуют детального научного исследования и определяют актуальность диссертационной работы.

Степень разработанности проблемы. Сфера управления цепями поставок активно изучается в первую очередь западными исследователями. С начала 90-х гг. стали появляться научные работы, посвященные цепям поставок, а также проблемам и перспективам развития концепции управления цепями поставок в современных рыночных условиях. Теоретические и практические аспекты конкурентного развития и стратегического поведения на рынках интегрированных услуг по управлению цепями поставок уже давно и серьезно исследуются в зарубежной экономической литературе. Поэтому настоящее исследование в существенной мере опирается на работы зарубежных специалистов в силу накопленного ими опыта и знаний в области управления цепями поставок на развитых рынках в условиях рыночной экономики. Это труды таких ученых, как: А. Айзенкофф, Х. Баумгартен, Д. Бауэрсокс, Э. Браэрти, В. Бретцке, Р. Варенкамп, Д.Л. Вордлоу, Д.Ф. Вуд, Дж. Гатторна, Т. Гудехус, М. Джиллингем, Дж. Джонсон, Х. Задек, П. Клаус, Д. Клосс, Дж. Кох, М. Кристофер, К. Лайсонс, Д. Ламберт, М. Линдерс, Р. Майер, П.Р. Мерфи, Ф.Т. Пиллер, Х. Пэк, Р. Ридер, Д. Сток, Дж. Томс, Д. Уотерс, Х. Фирон, Х. Цинн, Ф. Штраубе, Р. Эклс и другие.

Отечественные авторы в литературе последних нескольких лет также начали широко освещать развитие концепции управления цепями поставок, а также различных ее составляющих. Среди российских специалистов следует назвать Б.А. Аникина, В.В. Дыбскую, Е.И. Зайцева, Д.А. Иванова, И.Ю. Кархову, В.С. Лукинського, Л.Б. Миротина, Ю.М. Неруша, Т.А. Родкину, С.В. Саркисова, В.И. Сергеева, А.Н. Стерлигову, В.И. Степанова, А. Чеботарева, А. Чубукова и др.

В области формирования стратегий и конкурентных преимуществ наиболее известны работы Г.Л. Азоева, Ю.П. Анискина, О.С. Виханского, И.Н. Герчиковой, М.О. Ермолова, Н.К. Моисеевой, Н.З. Сафиуллина и Л.Н. Сафиуллина, И.Д. Смирнова, Р.А. Фатхутдинова и др. В зарубежной литературе эта область исследована в работах И. Ансоффа, А. Дайана, Б. Карлофа, Ж.Ж. Ламбена, Х. Маккея, М.Х. Мескона, К. Омае, М. Портера, К.К. Прахалада, А.Дж. Стрикленда, К. Тоехиро, А.А. Томпсона, Г. Хамела, Дж. Хэдждорна и др.

Несмотря на значительный объем трудов отечественных и зарубежных авторов, которые посвящают свои работы исследованию концепции управления цепями поставок и ее отдельных аспектов, наблюдается дефицит комплексных работ, исследующих специфику формирования и развития данной концепции применительно к реалиям российского рынка.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы состоит в том, чтобы систематизировать закономерности формирования и развития современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок, выявить особенности и тенденции развития современного российского рынка и сделать прогноз его дальнейшего развития.

Достижение поставленной в работе цели потребовало решения следующих **задач**:

- выявить этапы формирования современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок;
- определить и описать условия, в которых развиваются современные рыночные структуры в сфере управления цепями поставок;
- проанализировать влияние этих условий на содержание и виды предоставляемых в рамках цепи поставок услуг;
- сравнить различные концепции и классификации поставщиков интегрированных услуг по управлению цепями поставок;
- определить критерии и модели стратегического поведения поставщиков интегрированных услуг по управлению цепями поставок;
- выделить стратегии достижения конкурентных преимуществ, используемые поставщиками интегрированных услуг по управлению цепями поставок на современном рынке;
- проанализировать состояние современного европейского и российского рынка интегрированных услуг по управлению цепями поставок;
- проанализировать на основе заключаемых на рынке сделок стратегическое поведение поставщиков интегрированных услуг по управлению цепями поставок.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования выступают современные рыночные структуры в сфере управления цепями поставок, их субъекты и формы конкурентного развития.

Предмет исследования – формирование и развитие современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок: закономерности, тенденции и перспективы развития.

Методологической и теоретической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых и специалистов-практиков в области управления цепями поставок и стратегического управления. Информационная база исследования включает законодательные и другие нормативные акты Российской Федерации, отражающие организационно-экономические условия и стандарты регулирования сферы услуг. Эмпирической базой являются материалы российской и зарубежной статистики, данные профильных министерств и ведомств, тематические Интернет-ресурсы.

Информационной базой исследования стали материалы государственной, ведомственной и международной статистики, прогнозные, аналитические, информационные и нормативные материалы Минэкономразвития России, результаты исследований

российских и зарубежных компаний (ИТКОР, РБК, Armstrong & Associates, Forrester Research, KPMG, Price Waterhouse Coopers и т.д.), материалы периодических изданий и специализированных журналов («Конъюнктура товарных рынков: маркетинг & логистика», «Логистика и управление цепями поставок», «Логинфо», «Harvard Business Review», «Journal of Supply Chain Management», «Logistik Management», «McKinsey Quarterly» и т.д.), результаты обсуждения поставленных в диссертации проблем на научных конференциях и семинарах.

Логика исследования заключается в последовательном изучении теоретических основ формирования условий функционирования современной рыночной среды, подходов к классификации услуг в области управления цепями поставок, структуры рынка интегрированных услуг по управлению цепями поставок и «игроков» на этом рынке в различных европейских странах и в России, в анализе стратегического позиционирования логистических компаний и различных форм стратегического поведения на рынке.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

1. выделены этапы формирования современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок, а также современные факторы и условия, повлиявшие на развитие рынка в целом – интернационализация и глобализация, развитие информационно-коммуникационных технологий и электронной коммерции, ориентация на конечного потребителя, повышение рыночной конкуренции и аутсорсинг, которые оказывают непосредственное влияние не только на формирование и развитие рыночной среды и, соответственно, современного рынка интегрированных услуг по управлению цепями поставок, но и являются причиной эволюции субъектов рынка – логистических компаний и предоставляемых ими услуг;

2. раскрыто современное содержание услуг и структурирована система видов услуг, входящих в рамки управления цепью поставок в современной рыночной экономике. Выявлены причины увеличения количества услуг, включаемых в зону ответственности компаний, занимающихся управлением цепями поставок, – фокусировка производственных и торговых предприятий на своих ключевых компетенциях, вызванная усилением конкуренции в условиях глобализации рынков. На основе этих процессов обоснован рост привлекательности данной сферы предпринимательской деятельности;

3. охарактеризована структура современных рынков интегрированных услуг по управлению цепями поставок с позиции преобладания видов услуг и типов компаний в странах Евросоюза и России. Показан относительно низкий уровень развития рынка в России, где в основном мелкими компаниями оказываются лишь простые услуги, такие как

транспортировка, хранение и переработка грузов. Обосновано, что в ближайшей перспективе в России возрастет спрос на системные услуги со стороны иностранных и крупных отечественных компаний, в связи с чем следует ожидать усиления конкурентной борьбы провайдеров транспортно-складских услуг на российском рынке;

4. в рамках исследования сопоставлены различные классификации субъектов рынка – поставщиков интегрированных услуг по управлению цепями поставок и выявлены те аспекты, в которых существующие в теории классификации дублируют друг друга. Предложены уточнения классификаций провайдеров интегрированных услуг по управлению цепями поставок;

5. показано, что в условиях быстро растущего рынка необходимым является стратегическое поведение с целью создания стратегических конкурентных преимуществ компаний, предоставляющих услуги в сфере управления цепями поставок. С учетом этой задачи в работе систематизированы существующие на данный момент модели стратегического поведения провайдеров услуг по управлению цепями поставок на современном рынке;

6. обосновано, что для поставщиков интегрированных услуг по управлению цепями поставок может быть разработан набор специфичных критериев для формирования их стратегического профиля. На основе этих критериев сформулированы перспективные направления стратегического развития предпринимательства на рынках интегрированных услуг по управлению цепями поставок и дан прогноз развития российского рынка.

Практическая значимость полученных результатов. Полученные в результате научного исследования выводы могут быть использованы при формировании стратегической позиции логистической компании, при разработке и внедрении стратегий развития на внутреннем и международном рынке с учетом описанных в работе тенденций развития современного рынка услуг и рыночных структур в сфере управления цепями поставок.

Апробация результатов. Основные результаты диссертации обсуждались и получили положительную оценку на международных и российских научных конференциях, к числу которых относятся: Четвертая Международная научная конференция «Инновационное развитие экономики России: институциональная среда» (Москва, Экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова, 2011 г.), Одиннадцатая Международная научно-практическая конференция «Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и применение высоких технологий в промышленности» (Санкт-Петербург, 2011 г.), Международная научно-практическая конференция «Международные маркетинговые стратегии компаний в посткризисных условиях. Развитые и развивающиеся рынки, СНГ и Россия» (Москва, РУДН,

2010 г.) и Вторая Международная научная конференция «Инновационное развитие экономики России: ресурсное обеспечение» (Москва, Экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова, 2009 г.). Научные результаты исследования докладывались и получили положительную оценку в ходе научной стажировки автора на экономическом факультете Филиппс-университета г. Марбурга в Германии.

Различные аспекты и научные результаты исследования нашли отражение в 8 опубликованных работах автора. Общий объем научных публикаций автора по теме исследования – 2.7 п.л.

Структура диссертационной работы. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка, приложений и имеет следующую структуру:

Введение

Глава 1. Теоретические аспекты формирования современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок

1.1. Содержание современных рыночных структур в сфере управления цепями поставок

1.2. Развитие рынка интегрированных услуг в сфере управления цепями поставок

Выводы по Главе 1

Глава 2. Стратегии как инструмент достижения конкурентных преимуществ компаний в сфере управления цепями поставок

2.1. Стратегический альянс как инструмент достижения конкурентного преимущества в сфере управления цепями поставок

2.2. Слияния и поглощения в сфере управления цепями поставок

Выводы по Главе 2

Глава 3. Тенденции и перспективы развития рынка услуг в сфере управления цепями поставок

3.1. Современные факторы развития рынка услуг в сфере управления цепями поставок

3.2. Формы и тенденции развития российского рынка транспортно-складских услуг

Выводы по Главе 3

Заключение

Библиографический список

Приложения

II. Основное содержание диссертации

1. Современные факторы и условия развития рыночных структур в сфере управления цепями поставок

Рыночная структура как тип строения рынка, ключевыми признаками которого являются: число продавцов и покупателей, природа продукта, условия входа и выхода с рынка, информированность и мобильность рыночных агентов¹, может включать в себя также такие характеристики, как структура издержек, вертикальная интеграция и уровень конгломерации².

Рынок интегрированных услуг по управлению цепями поставок может быть структурирован, исходя из следующих критериев: спектр предоставляемых услуг, интеграция сети цепи поставок, наличие активов. На их основе на рынке можно выделить такие субъекты, как логистические консультационные компании, SCM-IT-провайдеры (поставщики программного обеспечения для управления цепью поставок) и собственно поставщики интегрированных услуг по управлению цепями поставок. Поскольку современный спектр транспортно-складских услуг всё более широко дополняется управленческими и стратегическими задачами, то формируется устойчивый тренд кооперации промежуточных звеньев (субпровайдеров) и развития интегрированных логистических провайдеров. Данный тренд представлен на рисунке (рис. 1) и характерен в значительной мере для развитых европейских рынков.

¹ Чеканский А.Н., Фролова Н.Л. Теория спроса, предложения и рыночных структур. - М.: ЭФ МГУ, ТЕИС, 2003. С. 255.

² Кен Х. Экономика отраслей и фирм: Пер. с англ. – М.: Финансы и статистика, 2004. С. 60.

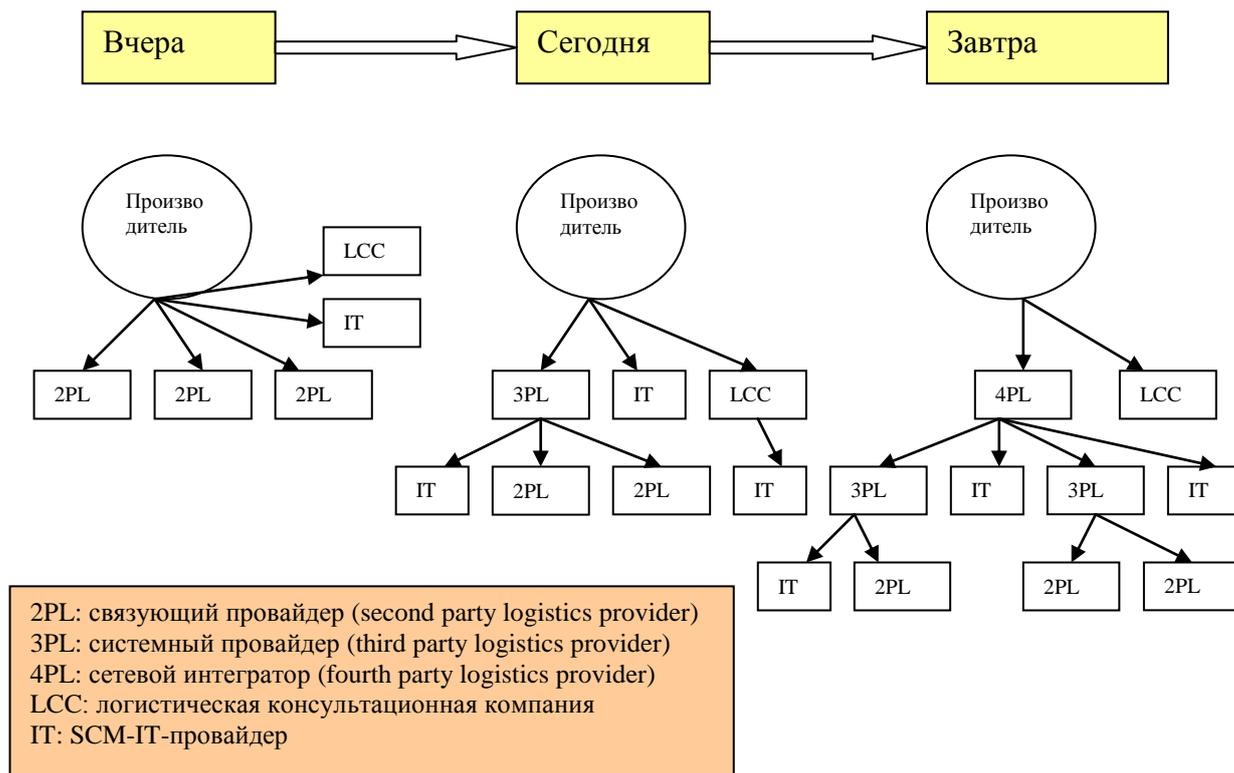


Рис. 1. Современная рыночная структура в сфере управления цепями поставок³

Рынок есть форма управления для координации и развития экономического обмена. Если рассматривать рынок как сеть, рыночные операции происходят в рамках отношений обмена между участниками, которые ведут экономическую деятельность и контролируют ресурсы. Такие отношения являются динамичными и не зависят от других таких же отношений. Таким образом, рынок можно описать как взаимосвязанные структуры, то есть способ непосредственной и опосредованной связи участников друг с другом в качестве сторон экономического обмена и/или конкурентов. В данном случае цепь поставок можно представить как сеть, управляемую логистической компанией уровня 4PL.

В развитых странах под воздействием таких факторов и условий, как интернационализация и глобализация, развитие информационно-коммуникационных технологий и электронной коммерции, ориентация на конечного потребителя, повышение рыночной конкуренции и аутсорсинг произошла эволюция экономики и рынка, схематично представленная на рисунке 2.

³ Составлен автором



Рис. 2. Эволюция экономики и рынка услуг в сфере управления цепями поставок⁴

2. Подходы к классификации услуг в сфере управления цепями поставок

Услуги в сфере управления цепями поставок становятся всё более востребованными на современных рынках, так как происходит концентрация компаний на своих ключевых компетенциях. Глобализация рынков и усиливающаяся на них конкуренция подталкивают компании к аутсорсингу непрофильных функций. При этом развитие информационно-коммуникационных технологий обеспечивает помимо прочего контроль над выполнением транспортно-складских услуг, в том числе в режиме реального времени, снижая тем самым возможные риски передачи логистических функций на аутсорсинг. На основе анализа зарубежной теории и практики автором сформулировано системное представление о том,

⁴ Составлен автором

какие услуги и в каком объеме передаются на аутсорсинг на современных рынках развитых стран (табл. 1).

Таблица 1.

Современный комплекс услуг в сфере управления цепями поставок, являющихся объектом деятельности логистических компаний⁵

Автор(ы)	Лангли/Аллен/Коломбо	Кнемайер/Корси/Мерфи	Баумгартен/Томс	Ван Лархофен/Берглунд/Петерс
1	2	3	4	5
Страна	Северная Америка	США	Германия	Северная Европа
Сфера деятельности	Различная	Производители продовольственных товаров, промышленного оборудования, оптовые компании, другие	Среди прочих, автомобильная промышленность	Различная
Финансовый поток	Таможенная брокерская деятельность (66) Таможенная очистка(62) Проверка/оплата по грузовой накладной (54) Обсуждение тарифов (19) Наличие запасов (6) Факторинг (финансирование торговли) (2)	Оплата по грузовой накладной (26) Таможенная брокерская деятельность (16)		Выставление счетов (15)
Информационный поток – Проектирование	Консалтинговые услуги (29) Выбор транспортной компании (24) Закупочная логистика (23) Информационные технологии (16) Услуги 4 PL (логистического провайдера четвертого уровня) (7)	EDI-производительность (14)	Разработка программного обеспечения для логистики (31) Разработка программного обеспечения для управления логистической цепочкой (SCM) (38) Внедрение информационной системы (19) ИТ-	

⁵ Составлена автором

			интеграция (13)	
1	2	3	4	5
Информационный поток – Планирование	Управление запасами (19) Управление транспортным парком (12)	Планирование транспортировки (26) Оптимизация маршрута и сети (24) Управление запасами (15)	Планирование транспортировки (25) Планирование маршрута (31) Управление запасами (25)	Прогнозирование (2)
Информационный поток – Мониторинг				Отслеживание и поиск (tracking&tracing) (65)
Информационный поток – Правовой аспект		Переговоры с транспортными компаниями и заключение договоров (30)		
Информационный поток – Реализация	Выполнение заказа (23) Регистрация/обработка заказа (10) Обслуживание клиентов (9)	Фрахтово-брокерская деятельность (19) Выполнение заказа (17)		Управление запасами (65) Регистрация заказа (10)
Материальный поток – Транспорт	Исходящие транспортировки (71) Входящие транспортировки (62) Экспедирование грузов (57)	Контроль исходящего транспортного потока (47) Контроль входящего транспортного потока (38) Экспедирование грузов (23)	Транспортировка (78)	Магистральные перевозки (80) Транспортировка внутри сети (70)
Материальный поток – Груз	Складирование (73) Сквозное складирование (cross-docking)(37) Объединение груза (37) Обратная логистика (28) Выбранная производственная деятельность (23) Маркировка/обозначение продукта (20) Сборка/Установка (9)	Объединение груза (27) Возврат продукции (18) Сквозное складирование (cross-docking) (15) Комплектация и упаковка (12)	Комплектация (38) Хранение (44) Переработка упаковки (44) Упаковка (31) Маркировка (19) Распределение тары (19) Возврат продукции (25)	Объединение груза в пути (35) Хранение (85) Отбор продукции по заказу (80) Сборка (20) Выполнение заказа (25) Маркировка (50)

Современный рынок услуг по управлению цепями поставок формируется и развивается под воздействием многочисленных факторов (например, интернационализация и глобализация, развитие информационно-коммуникационных технологий). Эти факторы влияют на широту спектра услуг, предоставляемых логистическими компаниями, и приводят к тому, что в зону ответственности компаний включаются всё новые услуги. И если на начальном этапе развития рынка логистическая деятельность ассоциировалась в первую очередь с транспортной компонентой, то сейчас область компетенций логистических компаний значительно расширилась.

Соответственно с течением времени и под влиянием указанных факторов изменились и подходы к классификации услуг в сфере управления цепями поставок. В работе проанализированы различные классификации транспортно-складских услуг, начиная от самых ранних, когда ведущей составляющей была транспортная логистика, и заканчивая самыми современными, сформированными с учетом концепции управления цепями поставок. Итогом проведенного анализа стала составленная автором таблица, систематизирующая различные подходы, в рамках которых интегрируются транспортные, складские и сопутствующие услуги с внутренним подразделением складских и сопутствующих услуг на операционные и административные (табл. 2).

Таблица 2.

Виды и содержание услуг в сфере управления цепями поставок⁶

Виды услуг / Содержание	Операционные	Административные
Транспортные услуги	Внутренняя / внешняя транспортировка Полная и частичная транспортировка груза Совместная и распределенная транспортировка груза Сбор и доставка груза Линейная / трамповая перевозка Унимодальные / мультимодальные / интермодальные перевозки	Планирование рейса и оптимизация маршрута Составление расписания для водителей и графика для транспортных средств Отслеживание перемещения транспортного средства и груза (tracking&tracing) Информирование об отправке и стадии транспортировочного процесса

⁶ Составлена автором на основе классификации Т. Гудехуса

Услуги по грузопереработке	Погрузка, перегрузка и отгрузка Формирование / расформирование грузовых единиц Сортировка и размещение Упаковка / распаковка	Оптимизация упаковочного процесса Оптимизация размещения Организация размещения погрузочно-разгрузочных и транспортных средств Организация и управление погрузочно-разгрузочными работами
Складские услуги	Хранение на складе Промежуточное хранение (хранение транзитных грузов) Внутрискладское перемещение Комиссионирование Дополнительные операционные услуги: Выгрузка / загрузка Проверка качества Упаковка, этикетирование, маркировка Консолидация / разукрупнение грузовых единиц	Организация и управление складским предприятием Управление местами складирования Учет наличия товаров и планирование снабжения Обработка заказов
Сопутствующие / особые нелогистические услуги	Расфасовка / розлив Сборка / монтаж Составление наборов / комплектов Сбор использованной тары Услуги по ремонту	Получение платежей / ведение счетов Уплата пошлин / таможенная очистка Услуги колл-центра

3. Компании, предоставляющие интегрированные услуги в сфере управления цепями поставок

В соответствии с различными теоретическими концепциями выделяются ведущие классификации поставщиков услуг: 1) транспортные компании, экспедиторские компании и компании, работающие в области контрактной логистики⁷ 2) 2PL, 3PL, 4PL провайдеры⁸ 3) поставщики отдельных, комплексных и системных логистических услуг⁹. В диссертации показано, что на практике имеет место смешение данных концепций и классификаций. С целью уточнения научного понятийного аппарата в исследовании выявлены те аспекты, где эти классификации пересекаются и дублируют друг друга. Выяснено, что по содержанию

⁷ Baumgarten, H.; Kasiske, E.; Zadek, H.: Logistik-Dienstleister: Quo Vadis? Stellenwert der Fourth Party Logistics Provider (4PL); in: Logistik Management; 4.Jg. 2002; Heft I; S. 27-44

⁸ KPMG. Transportation and Distribution // Outsourcing logistics: Status, issues and trends in partnerships, 2000, http://www.bearingpoint.de/media/industries_infrastructure_services/outsourcing_logistics_rotterdam.pdf

⁹ Gudehus T., Kotzab H. Comprehensive Logistics. Berlin/Heidelberg: Springer-Verlag, 2009, P. 810

сферы предоставляемых услуг деятельность современных транспортных компаний сопоставима с деятельностью поставщиков отдельных видов услуг, в то время как деятельность экспедиторской компании по своему содержанию выходит за пределы функций подрядчика отдельных транспортно-складских услуг, доходя вплоть до функций поставщика комплексных услуг. Исходя из этого, обосновано, что термин 2PL применим для транспортных и отчасти для экспедиторских компаний. Термин 3PL применим к поставщикам комплексных услуг и отчасти к поставщикам системных услуг, деятельность которых в большей мере соотносится с термином 4PL. Автором разработана схема, иллюстрирующая пересечения различных понятий (рис. 3), и сделан вывод о практической значимости более полного и точного понимания содержания услуг по управлению цепью поставок как объектов деятельности логистических компаний – рыночных субъектов.

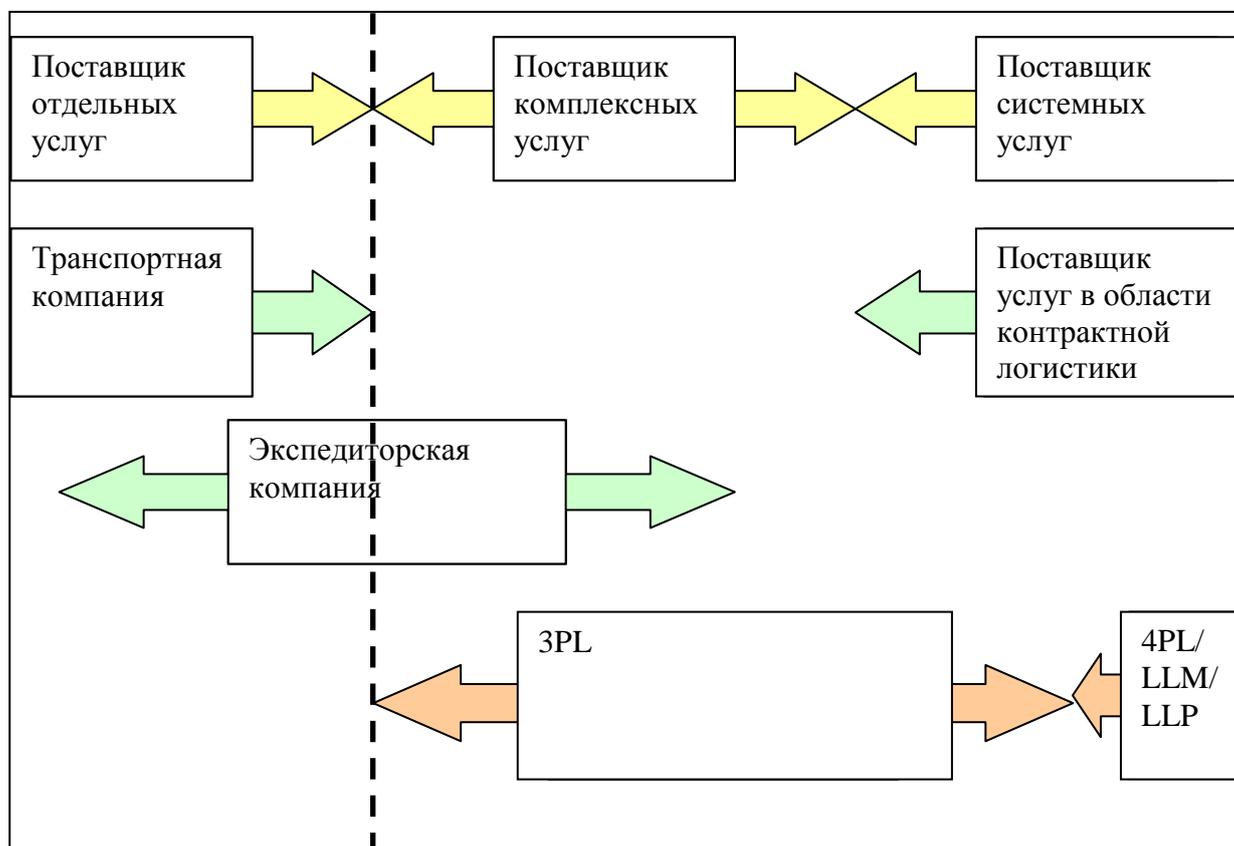


Рис. 3. Соотношение различных концепций и классификаций поставщиков услуг

Следует также отметить еще один аспект эволюции провайдеров услуг в сфере управления цепями поставок: некоторые отечественные и зарубежные исследователи считают, что изменения, происходящие благодаря электронному бизнесу, оправдывают появление нового сегмента – 5PL – как провайдера электронных услуг (E-Logistics-Provider), или виртуальных логистических операторов. На наш взгляд, изменения посредством использования сети Интернет и электронного бизнеса влияют на всех участников рынка и

поэтому должны рассматриваться интегрировано. Автор считает, что электронная логистика не является еще одним сегментом или имеющим смысл критерием классификации провайдеров услуг в сфере управления цепями поставок, она ведет к расширению предложения услуг, прежде всего провайдеров 3PL и 4PL.

4. Модели и формы стратегического поведения поставщиков интегрированных услуг в сфере управления цепями поставок

Стратегическое поведение поставщиков интегрированных услуг является важным с точки зрения растущих требований к спектру оказываемых услуг, географии охвата и адаптационным способностям логистических провайдеров. Поставщикам услуг по управлению цепями поставок необходимо систематически переоценивать свою роль в бизнесе клиентов и четко позиционировать себя на рынке. Сделать это можно с помощью различных моделей, которые разработаны для сферы услуг и варьируются от классических моделей до моделей, основанных на ресурсах и компетенциях. В диссертации систематизированы зарубежные модели стратегического поведения поставщиков услуг, и предложен набор критериев выбора стратегического профиля логистической компании: система целей, вид услуг, область деятельности, отраслевой фокус, территория действия, логистические активы, внутренняя организация, интеграция сети поставок, IT-интеграция, обмен данными и выход на рынок. С помощью перечисленных критериев логистические провайдеры могут относительно легко сформулировать для себя стратегический профиль и возможную комбинацию стратегических направлений. Разработанные автором критерии являются специфичными для рынка услуг по управлению цепями поставок.

В диссертационной работе показано, что рынок услуг по управлению цепями поставок быстро развивается, а сами услуги становятся с течением времени всё более комплексными. Это обуславливает наличие на рынке различных форм стратегического поведения компаний, предоставляющих услуги по управлению цепями поставок. Одной из актуальных форм стратегического поведения является создание партнерства. Сотрудничество такого рода может быть выражено в виде совместного предприятия, отношений в рамках аутсорсинга, проведении совместных научных исследований или обмена технологиями.

Автором проанализированы различные виды партнерств и один из наиболее распространенных видов на рынке услуг по управлению цепями поставок – стратегические альянсы. Показано, что глобализация, темп технологического развития и инноваций, а также растущая высокая стоимость связанных с этим исследований и разработок вынуждает

создавать альянсы и делает их важными с точки зрения стратегии. При анализе сделан акцент на стратегической составляющей данной формы поведения на рынке, рассмотрены принципы достижения успеха в такого рода стратегическом партнерстве. В подтверждение значимости и распространенности горизонтальных и вертикальных стратегических альянсов как формы стратегического поведения логистических компаний на рынке услуг по управлению цепями поставок автором систематизированы данные, иллюстрирующие процесс создания альянсов на европейском рынке (табл. 3).

Таблица 3.

Крупнейшие европейские вертикальные альянсы в области управления цепями поставок¹⁰

Вступившие в альянс компании	Цель вертикального альянса
T&V и Carrefour	T&V упрочила свои позиции в Европе, расширив контракт с Carrefour, чтобы получить в распоряжение центр дистрибуции для крупных магазинов в Испании.
TNT Logistics и Arvil	Организовали совместное предприятие, при помощи чего TNT стала эксклюзивным поставщиком FIAT.
Danzas AEI и Roche Pharma Suisse	Продлили свой межконтинентальный контракт по контролю над цепью поставок, добавив воздушные и морские перевозки Roche из Швейцарии и Европы в Аргентину, Бразилию и Мексику.
Exel Logistics и BIC UK	Закрепили свои соглашения в области управления цепью поставок, когда Exel взяла на себя контроль над дистрибуцией в Ирландии и Великобритании вместо BIC.
TDG и Arjo Wiggins	Создали альянс, основанный на межгосударственном контракте с целью соответствовать росту числа заказов в Европе.
Gerodis and Philips Consumer Electronics	Заклучили пятилетний контракт по управлению цепью поставок в Европе.
Norbert Dentressangle и Hewlett-Packard (HP)	Подписали партнерское соглашение о складских услугах и услугах повторного производства.
T&V и Henkel	Заклучили семилетний контракт, согласно которому T&V будет заниматься дистрибуцией готовой продукции в Польше, что

¹⁰ Составлена автором на основе ежегодных отчетов компаний, пресс-релизов и данных специализированной прессы

	упрочило позиции T&B в Центральной и Восточной Европе.
Danzas и Kellogg's	Danzas согласилась предоставлять услуги по складированию и дистрибуции товара на глобальном уровне для предприятий в Мичигане (США), Мексике и Великобритании.

Выявлены причины создания горизонтальных альянсов в Европе: увеличение и усиление географической сети; проникновение на новые рынки услуг; проникновение на новые географические рынки, преимущественно за пределами Европы.

В качестве другой распространенной формы стратегического поведения компаний на рынке услуг по управлению цепями поставок выступают стратегии по слияниям и поглощениям. Слияния и поглощения являются следствием развития и консолидации рынка. В диссертационной работе проводится анализ видов и мотивов слияний и поглощений. Автором проанализированы ведущие сделки по слияниям и поглощениям на европейском рынке. Сопоставляя между собой стратегические альянсы и слияния и поглощения, автор показывает, что эти актуальные направления развития конкуренции на рынках услуг по управлению цепями поставок и их взаимосвязи еще недостаточно изучены и должны стать предметом специальных теоретических исследований.

5. Современные факторы развития рынка интегрированных услуг в сфере управления цепями поставок и тенденции развития российского рынка

Основными факторами, определяющими спрос на комплексные услуги в области управления цепями поставок, являются динамика мировой экономики и международного товарообмена, глобализация грузопотоков и усложнение схем доставки, потребности в оптимизации расходов, связанных с перевозкой, хранением и дистрибуцией товаров.

В течение последних десяти лет в мировой торговле произошли кардинальные изменения, связанные, с одной стороны, со снижением торговых барьеров и либерализацией торговых режимов, а с другой - с динамичным развитием экспортно-ориентированных секторов экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Интенсивный процесс переноса производства из Западной Европы и США в азиатские государства и формирование обратного потока готовых изделий в условиях роста потребления в развитых странах стали важнейшим стимулом развития глобального рынка услуг по управлению цепями поставок. Помимо Китая в этом процессе активно задействованы государства Юго-Восточной Азии и Индия. Автором составлена сводная таблица, описывающая факторы, оказывающие влияние на формирование спроса и предложения на мировом рынке услуг по управлению цепями поставок (табл. 4).

Факторы, формирующие спрос и предложение на рынке интегрированных услуг по управлению цепями поставок ¹¹

Факторы, влияющие на формирование спроса	Факторы, влияющие на формирование предложения
Глобализация экономики и расширение торговли	Приватизация ранее государственных секторов коммуникационной и транспортной отраслей
Глобализация грузоперевозок, увеличение протяженности транспортных путей, усложнение схем доставки	Ориентация на удовлетворение потребностей в комплексном управлении цепочками поставок в режиме «точно в срок» (just-in-time, JIT) в соответствии с планированием потребностей в производственных мощностях (Capacity Requirement Planning, CRP)
Увеличение потребности в новых коммуникационных и интегрированных решениях	
Персонализация и развитие сервисной экономики, необходимость быстрой реакции на потребности клиентов, рост конкурентной борьбы	Появление новых участников транспортно-логистического рынка, формирование новых пакетов услуг, появление новых видов конкуренции
Потребность в уменьшении технологического и производственного циклов, появление эффекта изменения структуры грузопотоков	Концентрация на профильном бизнесе и аутсорсинг непрофильного
Удлинение и усложнение цепочек поставок, экологические аспекты, стремление к «безотходному» способу хозяйствования	Появление новых структур взаимодействия крупных и более мелких компаний, многоступенчатой системы субподряда

Анализируя развитие российского и европейского рынка интегрированных услуг по управлению цепями поставок под углом зрения существующей гипотезы о том, что со временем именно слияния и поглощения, а не стратегические альянсы, будут все больше использоваться как форма координации взаимозависимых ресурсов в отрасли, характеризующейся коллективной конкуренцией¹², автор подтверждает: слияния и поглощения становятся реальной парадигмой стратегического поведения компаний не только на развивающемся российском рынке транспортно-складских услуг, но и на развитом европейском рынке услуг по управлению цепями поставок.

И европейский, и российский рынки демонстрируют высокий уровень активности по слияниям и поглощениям, который позволяет проследить составленная автором хронология процесса консолидации европейского рынка интегрированных услуг по управлению цепями поставок и развития российского рынка.

¹¹ Составлена автором с использованием материалов Germany Contact, Klaus/Kille (2008)

¹² Hertz S., Mattsson L.-G. Do network effects of mergers and acquisitions differ from those of strategic alliances? // Scandinavian Journal of Management №20, 2004, P. 31-51

Анализ слияний и поглощений, проведенный в диссертационном исследовании, позволил не согласиться с существующими в зарубежной теории представлениями, что слияния и поглощения предшествуют заключительной стадии формирования рынка – созданию альянсов¹³. В данном случае европейский рынок услуг по управлению цепями поставок продемонстрировал обратную связь. Если в период с 1999 по 2004 гг. европейские логистические компании активно использовали стратегические альянсы как форму стратегического поведения на рынке, то предкризисные 2006-2008 гг. ознаменовались преобладанием слияний и поглощений. Главным мотивирующим фактором в пользу слияний и поглощений стала возможность выхода и освоения новых географических территорий, новых рынков, а также укрепление позиций компаний на этих рынках. Вторым по значимости фактором были стратегические возможности по расширению спектра предоставляемых услуг.

Исходя из выявленных тенденций, в диссертации делается прогноз, что процесс консолидации продолжится как на европейском, так и в особенности на российском рынке транспортно-складских услуг, так как именно российский рынок является более фрагментированным по сравнению с европейским. По прогнозам автора, на российский рынок в ближайшие несколько лет снова начнут выходить крупные западные и ведущие мировые логистические провайдеры. Как показывает практика, с большой долей вероятности они будут осваивать российский рынок транспортно-складских услуг путем слияний и поглощений, так как именно такой подход предоставляет максимально подконтрольный для зарубежных операторов рынка (в отличие от формирования стратегического альянса) доступ к уже имеющейся инфраструктуре. По мнению автора, и европейские, и в еще большей степени российские компании недооценивают стратегические преимущества и перспективы создания стратегических альянсов на рынке услуг по управлению цепями поставок.

В 2009 г. российская экономика вошла в полосу глубокой рецессии. Резкое ухудшение внешнеэкономических условий вызвало падение экспорта, отток капитала, что привело к значительному спаду в промышленном производстве, торговле и инвестиционной сфере и естественным образом не могло не сказаться на развитии российского рынка транспортно-складских услуг. На основе проведенного анализа рынка автором составлена таблица (табл. 5), характеризующая последствия экономического кризиса для различных сегментов российского рынка транспортно-складских услуг.

¹³ Грейм Д. К победе, через слияние. Как обратить, отраслевую консолидацию себе на пользу. Пер. с англ. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2004.

Риски и последствия экономического кризиса для российского рынка (2009-2010 гг.)¹⁴

Грузоперевозки	Складская недвижимость
1. Сокращение объемов производства, внешней торговли и грузопотока на фоне кризиса ликвидности и падения платежеспособного спроса.	1. Замедление темпов ввода складских мощностей в условиях сокращения инвестиционных возможностей. Отказ от реализации новых проектов.
2. Сокращение инвестиций в реальный сектор экономики, в т.ч. в рамках ФЦП, перенос сроков строительства большинства объектов транспортной инфраструктуры.	2. Превышение предложения над спросом, рост вакантных площадей (особенно в регионах), снижение арендных ставок.
3. Рост конкуренции и консолидация рынка за счет поглощения мелких игроков.	3. Уход с рынка мелких игроков и ряда зарубежных инвесторов в условиях увеличения сроков окупаемости проектов и снижения доходности.
Рынок транспортно-складских услуг	
Снижение спроса на весь спектр услуг, падение темпов роста рынка, главным образом вследствие сокращения грузопотока и объема грузоперевозок.	

На основании данных консалтинговых и исследовательских компаний автором составлена сводная диаграмма (рис. 4), иллюстрирующая структуру рынка по видам услуг в 2009 году. Для сравнения по исследованиям немецкой ассоциации логистики в 2002 году доля управленческих услуг в структуре европейского рынка услуг по управлению цепями поставок составляла 35%¹⁵. По мнению автора, этот факт свидетельствует о том, что российский рынок является развивающимся и имеющим огромный потенциал.

¹⁴ Составлена автором

¹⁵ Baumgarten H.; Thoms J.: Trends und Strategien in der Logistik – Supply Chains im Wandel; Technische Universität Berlin; Berlin, 2002, S. 66



Рис. 4. Структура российского рынка по видам услуг, 2009 г., %¹⁶

Кризис особенно сильно сказался на развитии и без того небольшого сегмента 3PL услуг. Среди основных причин отказа от услуг логистических провайдеров (помимо финансовых соображений) можно назвать неспособность большинства российских 3PL операторов обеспечить требуемый уровень комплексного логистического обслуживания (особенно в регионах).

На сегодняшний день конкурентную среду на российском рынке транспортно-складских услуг в целом определяет деятельность российских компаний. Однако ключевыми игроками в сегменте 3PL услуг являются западные логистические провайдеры, имеющие богатый опыт решения задач по обслуживанию крупных производственных и торговых компаний, с которыми они работают по всему миру. Как правило, масштабы операций западных логистических провайдеров на российском рынке непосредственно связаны с активностью в России их постоянных клиентов. Расширение присутствия на российском рынке продолжает оставаться стратегическим направлением развития многих мировых 3PL провайдеров.

В целом, следует заключить, что рынок услуг по управлению цепями поставок будет оставаться перспективным не только в ближайшие годы. Благодаря развитию информационно-коммуникационных технологий, которые подтолкнули компании к ведению электронной коммерции, продолжится расширение спектра услуг, границы которого в будущем не представляется возможным определить. А, следовательно, на рынке будут появляться новые компании, специализирующиеся в новых областях, что неизбежно станет актуальным направлением развития и для российского рынка услуг.

¹⁶ Составлен автором на основе данных консалтинговых и исследовательских компаний

Публикации по теме диссертации

1. Рыбалко М.А. Развитие рынка складских услуг в России. Инновационное развитие экономики России: ресурсное обеспечение: Вторая Международная научная конференция; Москва, МГУ имени М.В. Ломоносова, Экономический факультет; 22-24 апреля 2009 г.: Сб. ст.: Том 2/ Под ред. В.П. Колесова, Л.А. Тутова. - М.: МАКС Пресс, 2009 – 0.3 п.л.

2. Рыбалко М.А. Перспективы развития складской и транспортной логистики в России в условиях глобального экономического кризиса. Инновационное развитие в современных рыночных условиях: Сборник научных работ / под ред. В.В. Герасименко, В.В. Градобоева - М: МАКС Пресс, 2009 – 0.5 п.л.

3. Рыбалко М.А. Проблемы и перспективы развития складской логистики в России в условиях глобального экономического кризиса. Материалы докладов XVI Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» / Отв. ред. И.А. Алешковский, П.Н. Костылев, А.И. Андреев. (Электронный ресурс) - М.: МАКС Пресс, 2009 – 0.2 п.л.

4. Рыбалко М.А. Институциональные характеристики современного рынка логистических услуг. Инновационное развитие экономики России: институциональная среда: Четвертая Международная научная конференция; Москва, МГУ имени М.В.Ломоносова, Экономический факультет; 20-22 апреля 2011 г.: Сб. ст.: Том 2/ Под ред. В.П. Колесова, Л.А. Тутова. - М.: МАКС Пресс, 2011. – 0.4 п.л.

Публикации в изданиях из перечня ведущих рецензируемых научных журналов

5. Рыбалко М.А. Перспективы развития рынка складских услуг в московском регионе. Сборник научных статей. Труды Вольного Экономического Общества России. Том сто тридцатый. - Москва, 2010 – 0.4 п.л.

6. Рыбалко М.А. Инновации на рынке складских услуг. Сборник научных статей. Труды Вольного Экономического Общества России. Том сто тридцать седьмой. - Москва, 2010 – 0.3 п.л.

7. Рыбалко М.А. Формирование стратегий провайдерами логистических услуг // Российское предпринимательство. – 2011. – № 3 (2) – 0.3 п.л.

8. Рыбалко М.А. Современные классификации поставщиков логистических услуг // Перспективы науки. – 2011. – № 3 (18), – 0.3 п.л.