



ԳՐԻԳՈՐ ՆԱԶԱՐՅԱՆ

ՀՊՏՀ տնտեսության կարգավորման և միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ֆակուլտետի դեկան,
տնտեսագիտության թեկնածու, դոցենտ

ԱՆՆԱ ՓԱՆՆՅԱՆ

ՀՊՏՀ որակի ապահովման բաժնի գլխավոր մասնագետ, ՄՏՀ ամբիոնի ասիստենտ,
տնտեսագիտության թեկնածու

ԼՈԳԻՍՏԻԿ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՌԹՍՈՐՍԻՆԳ. ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐ

Համընդհանուր մրցակցության սրումը, աշխարհաքաղաքական մարտահրավերները, տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների անհավասարաչափ բաշխումը լուրջ մարտահրավերներ են ստեղծում համաշխարհային տնտեսության համար՝ մատնանշելով արդյունավետ տրանսպորտային և լոգիստիկ համակարգերի ստեղծման անհրաժեշտությունը: Լոգիստիկ գործընթացների արդյունավետությունը նպաստում է առևտրի ընդլայնմանը, արտահանման բազմազանեցմանը, հետևապես՝ տնտեսական աճի ապահովմանը:

Ներկայիս համաշխարհային զարգացումները հանգեցրել են լոգիստիկ գործընթացներում աութսորսինգի կիրառման ծավալների աճին: Ընդ որում, աութսորսինգային ծառայությունների զարգացմանը զուգընթաց ընդլայնվում են երրորդ կողմին պատվիրակվող գործառույթները՝ ընդգրկելով համալիր տրանսպորտային լոգիստիկայի գործընթացների իրականացումից, մատակարարումների շղթայի նախագծման և պլանավորման աշխատանքներից մինչև պատվիրատու ընկերությունում լոգիստիկ բնույթի գործարար գործընթացների համալիր կառավարումը: Միևնույն ժամանակ, մատակարարման շուկաների և ծավալների ընդլայնմամբ որոշ մասնագիտացված ծառայություններ հնարավոր չէ կամ տնտեսապես նպատակահարմար չէ իրականացնել ապրանքատիրոջ կամ բեռնատիրոջ սեփական ուժերով, ուստի նման ծառայությունները վերածվում են մասնագիտացված աութսորսինգային ընկերությունների հիմնական գործառույթների:

Հիմնաբառեր. *լոգիստիկ ծառայություններ, լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվ, աուստրոսինգ, լոգիստիկ միջնորդ, երրորդ կողմի լոգիստիկա, համաշխարհային եկամուտներ, լոգիստիկ ենթակառուցվածքներ*

JEL: F4, F60

Աշխարհաքաղաքական մարտահրավերները, համընդգրկուն մրցակցության սրումը, տրանսպորտային և լոգիստիկ ենթակառուցվածքների անհավասարաչափ բաշխումն ըստ տարածաշրջանների և տրանսպորտի տեսակների լուրջ մարտահրավերներ են ստեղծում համաշխարհային տնտեսության համար: Բեռնափոխադրումների և տարանցման հետ կապված ծախսերը խոչընդոտում են միջազգային առևտրում երկրների առավել ընդգրկուն մասնակցումը՝ մատնանշելով արդյունավետ տրանսպորտային և լոգիստիկ համակարգերի ստեղծման անհրաժեշտությունը: Մինևույն ժամանակ, տրանսպորտային մեծ ծախսերը խաթարում են զարգացող երկրների մրցունակությունը համաշխարհային շուկայում, ինչպես նաև այդ երկրների՝ առավել ցածր ինքնարժեքով ապրանքներ արտադրելու հնարավորությունները: Այսպիսով՝ հույժ կարևորվում է արդյունավետ լոգիստիկ լուծումների շնորհիվ արտադրության ծախսերի կրճատումը: Արդյունքում տարեցտարի ավելանում են լոգիստիկ ծառայությունների աուստրոսինգի համաշխարհային ծավալները:

Միջազգային առևտրում լոգիստիկ ծախսերը կազմում են ընդհանուր ծախսերի 21.38%-ը¹, ընդ որում, այդ ցուցանիշն էապես տարբերվում է ըստ տնտեսության առանձին ոլորտների: Լոգիստիկ ծառայությունների որակն ու արդյունավետությունը նշանակալիորեն տարբերվում են նաև ըստ առանձին երկրների ու տարածաշրջանների: Այսպես օրինակ՝ Համաշխարհային բանկի ուսումնասիրություններից մեկի համաձայն, բանբակով բեռնված 20 ոտնաչափ երկարությամբ ստանդարտ բեռնարկը (կոնտեյներ) Ղազախստանից արտահանելու համար պահանջվում է 93 օր, Մալիից՝ 67 օր, մինչդեռ նույն բեռնարկը Շվեդիայից արտահանվում է ընդամենը 6 օրում²: Նմանօրինակ ծայրահեղ անհամաչափություններ կան նաև արտահանման ծախսերի մասով:

Սկսած 2007 թվականից՝ Համաշխարհային բանկը հաշվարկում է լոգիստիկ գործընթացների արդյունավետությունը՝ կիրառելով լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը: Լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը (Logistics Performance Index – LPI) լոգիստիկայի արդյունավետության բազմազործոն գնահատման հիման վրա համեմատում է աշխարհի 160 երկրներում արտաքին առևտրի սպասարկման լոգիստիկ հնարավորությունները և դրանք գնահատում 1-ից (վատագույն ցուցանիշ) 5 (լավագույն ցուցանիշ) սանդղակով³:

¹ Տե՛ս **Kazimirova I., Busa M., Puskas E.**, Structure of Corporate Logistics Costs // “Transport & Logistics” International Journal ISSN 1451-107X: Volume 15/2015, Issue 34/2015, էջ 6:

² Տե՛ս **Hausman W.H., Lee H.L., Subramanian U.**, Global logistics indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns // World Bank Policy Research Working Paper 3773, November 2005, էջ 2:

³ Տե՛ս **Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators** / by **Arvis J.F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B.**,

Լոգիստիկ գործընթացների արդյունավետությունը կենսական նշանակություն ունի առևտրի և տնտեսական աճի համար: Միջազգային առևտրում երկրի մասնակցության հնարավորությունը պայմանավորված է վերջինիս առևտրականների համար բեռնափոխադրումների և լոգիստիկայի գլոբալ ցանցերի հասանելիությամբ: Գլոբալ լոգիստիկ ցանցին միանալու հնարավորությունները կախված են երկրի ենթակառուցվածքներից, ծառայությունների շուկայից և առևտրային ընթացակարգերից: Մինևույն ժամանակ, մատակարարումների շղթայի արդյունավետությունը (արժեք, ժամանակ և հուսալիություն) կախված է հայրենական տնտեսության լոգիստիկ համակարգի առանձնահատկություններից: Լոգիստիկայի ընդհանուր արդյունավետության և առևտրի ընթացակարգերի պարզեցման լավագույն ցուցանիշները սերտորեն կապված են առևտրի ընդլայնման, արտահանման բազմազանեցման, օտարերկրյա ուղղակի ներդրումների համար գրավչության և տնտեսական աճի հետ:

LPI համաթիվը ներառում է վեց բաղադրիչ.

1. Սահմանային, այդ թվում՝ մաքսային վերահսկողության մարմինների կողմից իրականացվող *մաքսային ընթացակարգերի արդյունավետություն* (ծևականությունների արագություն, պարզություն և կանխատեսելիություն):

Համաձայն Տնտեսական համագործակցության և զարգացման կազմակերպության (ՏՀԶԿ) մասնագետների հաշվարկների՝ ոչ արդյունավետ մաքսային ընթացակարգերի հետևանքով առաջացող լրացուցիչ ծախսերը տատանվում են փոխադրվող ապրանքների արժեքի 2-15%-ի սահմաններում⁴: Միաժամանակ, առավել բարենպաստ մաքսային ընթացակարգերից ստացվող օգուտները (բարեկեցության բարձրացման տեսանկյունից) մեծ մասամբ համադրելի են մաքսատուրքերի կրճատումից ակնկալվող օգուտների հետ⁵:

2. *Առևտրային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակ* (նավահանգիստներ, երկաթգծեր, ավտոմայրուղիներ, տեղեկատվական տեխնոլոգիաներ):

Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացումը հաճախ դիտարկվում է որպես ազգային տնտեսության մրցունակության գրավական: Զարգացած ենթակառուցվածքները նվազեցնում են առանձին երկրների միջև հեռավորության ազդեցությունը, տրանսպորտային և հեռահաղորդակցության ենթակառուցվածքային ցանցերի որակն ու արդիականությունն էապես ազդում են տնտեսական աճի վրա:

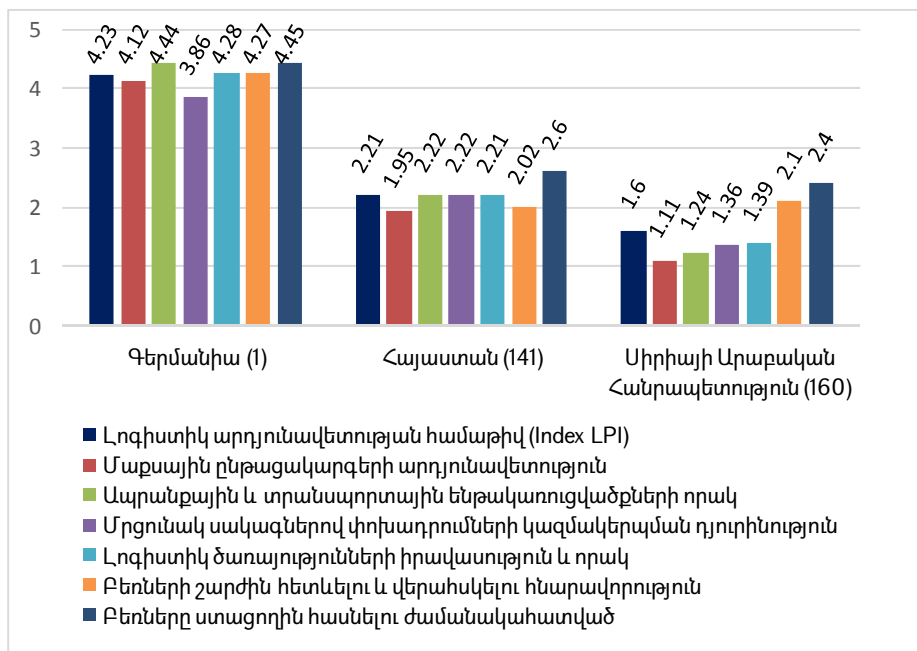
3. *Մրցունակ սակագներով փոխադրումների կազմակերպման դյուրինություն*:
4. *Լոգիստիկ ծառայությունների իրավասություն և որակ* (տրանսպորտային օպերատորներ, մաքսային բրոքերներ):
5. *Բեռների շարժին հետևելու և վերահսկելու հնարավորություն*:
6. *Բեռները ստացողին հասնելու ժամանակահատված*:

Busch C., Raj A. and Naula T./ The World Bank, Washington, D.C., 2016, էջ 6:

⁴ Տե՛ս OECD Policy Brief “Costs and Benefits of Trade Facilitation”, Paris, October 2005, էջ 2:

⁵ Տե՛ս Գ.Ա.Նազարյան, Ա.Ա. Փախյան, Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիայի // «Բանբեր ՀՊՏՀ», № 1(19), 2010, էջ 80–92:

Գծապատկեր 1-ում ներկայացված են լոգիստիկ արդյունավետության համաթվերն ու դրանց բաղադրիչները Գերմանիայում, Հայաստանում և Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունում: Ընդ որում, Համաշխարհային բանկի գնահատականներով, Գերմանիան 2016 թվականի LPI համաթվով գլխավորում է երկրների դասակարգման աղյուսակը, իսկ եզրափակում է այն Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունը: Ներկայացված տվյալների համաձայն՝ Գերմանիայում լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի ներկայիս մակարդակը զսպվում է մաքսային ընթացակարգերի արդյունավետության և մրցունակ սակագներով փոխադրումների կազմակերպման հետ կապված որոշ խնդիրների առկայության պատճառով: Լոգիստիկ արդյունավետության բարձր մակարդակով Գերմանիային հետևում են Լյուքսեմբուրգը, Շվեդիան, Նիդեռլանդներն ու Սինգապուրը:



Գծապատկեր 1. Լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը և դրա բաղադրիչները 2016 թ.⁶

Հայաստանում, որը 2016 թվականի LPI համաթվով երկրների դասակարգման աղյուսակում զբաղեցնում է 141-րդ տեղը, լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի 6 բաղադրիչներից առավել խոցելի են մաքսային ընթացակարգերի համեմատաբար ցածր արդյունավետությունը (որի համար LPI համաթվի համապատասխան բաղադրիչը կազմել է 1.95) և բեռների շարժին հետևելու ու վերահսկելու սահմանափակ հնարավորությունները (LPI համաթվի համապատասխան բաղադրիչը = 2.02):

Հատկանշական է, որ 2016 թվականին Հայաստանը գրանցել է լոգիստիկ արդյունավետության համաթվի վատագույն ցուցանիշը, և դա այն դեպքում, երբ LPI համաթվով նախորդ՝ 2014 թվականի դասակարգմամբ երկիրն արձանագրել էր մինչ այդ իր լավագույն ցուցանիշը. 2014 թվականին Հայաստանը

⁶ Գծապատկերը կազմվել է Համաշխարհային բանկի տվյալների բազայի հիման վրա՝ <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>:

տանը LPI համաթվի 2.67 արժեքով զբաղեցրել է 92-րդ տեղն աշխարհի 160 երկրների ցանկում: Փաստացիորեն, ընդամենը երկու տարվա ընթացքում մեր երկիրն իր լավագույն ցուցանիշից կտրուկ անցում է կատարել վատագույն ցուցանիշին, ինչի պատճառները, մեր կարծիքով, հավելյալ ուսումնասիրության կարիք ունեն:

Մինչ այդ՝ 2012 թվականին ՀՀ լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը կազմել է 2.56 միավոր՝ երկրին ապահովելով 100-րդ տեղը դասակարգման աղյուսակում, 2010 թվականին արձանագրվել է 2.52 միավոր (111-րդ տեղը), իսկ 2007 թվականին՝ 2.14 միավոր (131-րդ տեղը):

2016 թվականի ցուցանիշներով լոգիստիկ արդյունավետության առավել ցածր մակարդակում հայտնված Սիրիայի Արաբական Հանրապետությունում հատկապես խնդրահարույց են մաքսային ընթացակարգերի արդյունավետությունը, ապրանքային և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների որակը, մրցունակ սակագներով փոխադրումների կազմակերպումը, ինչպես նաև լոգիստիկ ծառայությունների իրավասությունն ու որակը:

Լոգիստիկ արդյունավետության հետ կապված խնդիրներն առավել ցայտուն են դրսևորվում հատկապես ծովային ելք չունեցող⁷ և փոքր կղզիների վրա տեղակայված զարգացող երկրներում:

Հաշվի առնելով լոգիստիկ գործընթացների հետ կապված խնդիրների տարածվածությունը և դրանց լուծման բարդությունը՝ վերջին շրջանում աշխարհում առավել մեծ տարածում է գտել լոգիստիկ գործառույթների պատվիրակումը մասնագիտացված աուստրսինգային ընկերություններին: Լոգիստիկ ծառայությունների աուստրսինգն արտահանող կամ ներմուծող կազմակերպության կողմից որոշակի գործառույթների հանձնումն է համապատասխան բնագավառում մասնագիտացած մեկ այլ ընկերության սպասարկմանը, այլ կերպ ասած՝ այն լոգիստիկ ծառայությունների (ապրանքների առաքման, պահեստավորման, փաստաթղթերի նախապատրաստման, մաքսային ձևակերպումների իրականացման և այլ գործընթացների) ձեռքբերումն է երրորդ կողմից: Լոգիստիկ աուստրսինգի նպատակն ընկերության ծախսերի կրճատումն է ապրանքների մատակարարման շղթայի առանձին հատվածներում մասնագիտացված լոգիստիկ օպերատորների ներգրավմամբ: Միջազգային տնտեսական հարաբերություններում լոգիստիկ ծառայությունների աուստրսինգն արտահայտվում է 3PL (Third Party Logistics՝ երրորդ կողմի լոգիստիկ կամ լոգիստիկ միջնորդ) տերմինով:

Արտադրող կամ առևտրային ընկերության համար լոգիստիկ միջնորդներ են հանդիսանում փոխադրողները, առաքիչները (տրանսպորտաառաքչական ընկերություններ), բեռնային համալիրները, ընդհանուր օգտագործման պահեստները և հիմնական լոգիստիկ գործառույթներ կամ համալիր լոգիստիկ ծառայություններ իրականացնող այլ ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձինք: Ապահովագրական ընկերությունները, մաքսային միջնորդները, բանկերն ու այլ ֆինանսական հաստատություններ, որոնք իրականացնում են լոգիստիկ գործընթացների վճարահաշվարկային սպասարկում, հիմնականում դասվում են օժանդակ լոգիստիկ միջնորդների թվին: Խոշոր միջ-

⁷ Տե՛ս **Назарян Г., Пахлян А.**, Приоритеты развития транспортных логистических систем в странах без выхода к морю // "Инновационный потенциал модернизации экономики: инструменты логистики и маркетинга" (т. II): материалы международной научно-практической конференции 10-11 октября 2013 года. IX Южно-Российский логистический форум. Ростов-на-Дону, Издательство РГЭУ (РИНХ), 2013, էջ 130–136:

ազգային տրանսպորտաառաքչական ընկերությունները և բեռների արագ առաքման սուրհանդակային ծառայությունները (օրինակ՝ TNT, DHL, Shenker / BTL, UPS, Federal Express (FedEx) և այլն) կոչվում են լոգիստիկ օպերատորներ կամ լոգիստիկ ծառայություններ մատուցողներ:

Մի քանի տասնամյակ առաջ «լոգիստիկա» եզրույթը քչերին էր ծանոթ, իսկ այսօր համաշխարհային շուկայում արագորեն ընդլայնվում են երրորդ, չորրորդ և նույնիսկ հինգերորդ սերնդի լոգիստիկ ծառայությունները: Միաժամանակ, միջազգային առևտրատնտեսական հարաբերություններում լայնորեն կիրառվել և մինչ օրս կիրառվում են առաջին (1PL - First-Party Logistics) և երկրորդ (2PL - Second-Party Logistics) մակարդակի լոգիստիկ ծառայությունները:

1PL-լոգիստիկան կամ առաջին կողմի լոգիստիկան բոլոր լոգիստիկ գործընթացների ինքնուրույն և միակողմանի իրականացումն է ապրանք արտադրողի կամ բեռնատիրոջ կողմից սեփական տրանսպորտային միջոցների և պահեստային տարածքների կիրառմամբ: Դա կարելի է բնորոշել նաև որպես *ինքնավար լոգիստիկա* կամ *լոգիստիկ ինսորսինգ* (Logistic Insourcing):

2PL-լոգիստիկան՝ երկրորդ կողմի լոգիստիկան կամ *մասնակի լոգիստիկ աութորսինգը* բեռնատիրոջ կողմից կապալառուների ներգրավումն է ավանդական լոգիստիկ գործընթացների իրականացման համար, ինչպես օրինակ՝ փոխադրողների ծառայություններից օգտվելը, պահեստային տարածքների վարձակալումը, մաքսային միջնորդի ծառայությունից օգտվելը և այլն: Այս դեպքում բեռնատերն ինքն է իրականացնում լոգիստիկ գործառույթների մի մասը՝ պլանավորում, լոգիստիկ շղթայի կազմում, սակայն սեփական տրանսպորտային միջոցների կամ պահեստային տարածքների բացակայության պատճառով օգտվում է այլ ընկերությունների ծառայություններից:

3PL-լոգիստիկայի կամ *համալիր լոգիստիկ աութորսինգի* դեպքում գործ ունենք լոգիստիկ ծառայությունների ամբողջական համալիր իրականացնող ընկերությունների հետ, որոնք կարող են ունենալ սեփական ավտոպարկեր, տերմինալներ և պահեստային համալիրներ կամ դրանք վարձակալել ենթակապալառուներից՝ ձգտելով առավելագույնս պահպանել մատուցվող ծառայությունների արդյունավետությունն ու մատչելիությունը: Երրորդ սերնդի լոգիստիկան ներառում է նաև ապրանքների բեռնման, բեռնաթափման և բեռների մշակման աշխատանքները: Այն ենթադրում է լոգիստիկ աութորսինգի այնպիսի մակարդակ, որի դեպքում բեռնատերն այլևս ինքնուրույն չի զբաղվում արտաքին լոգիստիկ խնդիրներով՝ դրանք պատվիրակելով մասնագիտացված լոգիստիկ ընկերություններին: 3PL-լոգիստիկ ծառայությունները սկսեցին իրականացվել «Խառը փոխադրումների մասին ՄԱԿ-ի միջազգային կոնվենցիայի» (1980 թ.) ընդունումից հետո:

4PL-լոգիստիկան՝ չորրորդ մակարդակի լոգիստիկան կամ *ինտեգրված լոգիստիկ աութորսինգը* ենթադրում է աութորսինգի այնպիսի մակարդակ, որի դեպքում արտադրողն աութորսինգային ծառայություն մատուցող (աութորսեր) ընկերությանը ներգրավում է ոչ միայն համալիր տրանսպորտային լոգիստիկայի գործառույթների իրականացման գործում, այլև նրան է փոխանցում մատակարարումների շղթայի նախագծման և պլանավորման խնդիրները, ինչպես նաև ընկերությունում լոգիստիկ բնույթի գործարար գործընթացների կառավարումը: Աութորսինգային ընկերությունն այս դեպքում ձեռնարկության գործունեության ողջ լոգիստիկ շղթայի կազմակերպիչն

է՝ համադրելով խորհրդատվական ընկերության, լոգիստիկ բնույթի գործարար գործընթացների կառավարչի և երրորդ մակարդակի լոգիստիկ ծառայություններ (3PL) մատուցող ընկերության գործառույթները:

Հինգերորդ մակարդակի՝ 5PL լոգիստիկ աուսորսինգային ծառայություն («վիրտուալ» լոգիստիկա) մատուցող ընկերությունն ապահովում է ծառայությունների ողջ համալիրը՝ ի հաշիվ համընդգրկուն տեղեկատվական տեխնոլոգիաների կիրառման: Նմանատիպ «վիրտուալ» լոգիստիկ ընկերությունը տիրապետում է լոգիստիկ ծառայությունների համաշխարհային շուկայի մասնակիցների և նրանց հնարավորությունների վերաբերյալ ողջ տեղեկատվությանը, օժտված է բարձր տեխնոլոգիական ծրագրային ապահովմամբ, ինչը թույլ է տալիս մշակել ամենաարդյունավետ լոգիստիկ շղթաները: Ընդ որում, նման աուսորսինգային ընկերությունը կարող է և չունենալ փոխադրումների կազմակերպման գործընթացում անմիջականորեն կիրառվող սեփական նյութական, ֆինանսական, աշխատանքային և այլ ռեսուրսներ:

Այսպիսով՝ կարող ենք առանձնացնել լոգիստիկ ծառայությունների աուսորսինգի կիրառման մի շարք առավելություններ, մասնավորապես.

- Լոգիստիկ աուսորսինգի կիրառման դեպքում անհրաժեշտություն չկա հսկայական ֆինանսական միջոցներ ծախսել սեփական տրանսպորտային և պահեստային ենթակառուցվածքների ձևավորման և զարգացման համար:
- Կարիք չկա լոգիստիկ գործընթացի առանձին փուլերի կազմակերպումը պատվիրել տարբեր կապալառուների: Միակ կապալառուի աշխատանքն առավել հեշտ է վերահսկելը:
- Երաշխավորվում է աշխատանքների իրականացման որակը, ինչը գրեթե անհնար է տարբեր ընկերությունների կողմից առանձին ծառայությունների մատուցման դեպքում:
- Կրճատվում է լոգիստիկ գործընթացների իրականացման ժամանակը:
- Աուսորսինգային ընկերությունը, ի տարբերություն պատվիրատուի ներքին լոգիստիկ ծառայության, առավել մոտիվացված է աշխատանքի արդյունավետության բարձրացման գործում, քանի որ տրամադրում է իրավական երաշխիք և ֆինանսական պատասխանատվություն է կրում իրականացվող աշխատանքի որակի և օպերատիվության համար:
- Ի վերջո, լոգիստիկ գործընթացների իրականացումն աուսորսինգային ընկերությանը պատվիրակելու արդյունքում մարդկային, ժամանակային և ֆինանսական ազատված ռեսուրսները կարող են ուղղվել պատվիրատուի գործունեության հիմնական ուղղությունների զարգացմանը:

Ուսումնասիրությունների համաձայն՝ 2015 թվականին լոգիստիկ ծառայությունների աուսորսինգի համաշխարհային ծավալները գնահատվել են շուրջ 751.3 մլրդ ԱՄՆ դոլար՝ նախորդ տարվա համեմատությամբ կրճատվելով մոտ 4%-ով⁸, և սա այն դեպքում, երբ նախորդ տարիներին լոգիստիկ աուսորսինգի համաշխարհային ծավալներն անընդհատ աճի միտում են դրսևորել, ինչը հիմնականում պայմանավորված է եղել տնտեսական ակ-

⁸ Տե՛ս 2017 **Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing**: Results and Findings of the 21th Annual Study /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2016, էջ 10:

տիվության աճի և լոգիստիկ ծառայությունների աութորսինգի ընդլայնման տեմպերով:

Լոգիստիկ միջնորդների (3PL) 2013–2015 թթ. համաշխարհային եկամուտները ներկայացված են աղյուսակ 1-ում: 2013 թվականի տվյալների համաձայն՝ լոգիստիկ աութորսինգի համաշխարհային եկամուտները կազմել են 705 մլրդ ԱՄՆ դոլար: 2014 թվականին այդ ցուցանիշը գերազանցել է 750 մլրդ ԱՄՆ դոլարը՝ ապահովելով տարեկան 6.5% աճ: Սակայն 2015 թվականին լոգիստիկ աութորսինգի համաշխարհային շուկայում գոյացել է ընդամենը 721 մլրդ ԱՄՆ դոլարի եկամուտ. նման անկումը պայմանավորված էր լոգիստիկ աութորսինգի համաշխարհային շուկայում եվրոպական և հարավամերիկյան ընկերությունների դիրքերի թուլացմամբ:

Աղյուսակ 1

Լոգիստիկ միջնորդների (3PL)⁹ համաշխարհային եկամուտներն ըստ տարածաշրջանների

Տարածաշրջան	Լոգիստիկ միջնորդների (3PL) համաշխարհային եկամուտները (մլրդ ԱՄՆ դոլար)			Հավելաճը 2015 թ.՝ 2014 թ. համեմատությամբ	Բաղադրյալ աճի միջին տարեկան տեմպը 2006-2015 թթ. (%)
	2013 ¹⁰	2014	2015		
Հյուսիսային Ամերիկա	177.3	188.2	190.1	+1.0%	+4.0%
Եվրոպա	158.1	174.4	154.5	-11.4%	-0.7%
Ասիա-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջան	255.6	269.6	276.9	+2.7%	+9.3%
Հարավային Ամերիկա	44.9	41.9	35.3	-15.8%	+5.2%
Այլ տարածաշրջաններ	69.0	77.2	64.2	-16.8%	+10.2%
ԸՆԴԱՄԵՆԸ	704.9	751.3	721.0	-4.0%	+4.8%

Համաշխարհային լոգիստիկ եկամուտներում ամենաբարձր մասնաբաժինը 2013–2015 թթ. (255.6 մլրդ ԱՄՆ դոլար կամ համաշխարհային եկամուտների 36.3%-ը՝ 2013 թվականին, 269.6 մլրդ ԱՄՆ դոլար կամ համաշխարհային եկամուտների 35.9%-ը՝ 2014 թվականին, 276.9 մլրդ ԱՄՆ դոլար կամ համաշխարհային եկամուտների 38.4%-ը՝ 2015 թվականին) բաժին է ընկնում Ասիա-խաղաղօվկիանոսյան տարածաշրջանին, որի կազմում ԵԱՏՄ անդամ երկրներից ընդգրկվում է միայն Ռուսաստանը: Դիտարկվող տարածաշրջաններից Եվրոպայում (-11.4%) և Հարավային Ամերիկայում (-15.8%) 2015 թվականին դիտվել է լոգիստիկ միջնորդների եկամուտների անկում, սակայն, ի տարբերություն Եվրոպայի, Հարավային Ամերիկայում 2006–2015 թթ. լոգիստիկ եկամուտների՝ բարդ տոկոսներով հաշվարկված միջին տարեկան աճի տեմպը (բաղադրյալ աճի միջին տարեկան տեմպը) դրական է՝ +5.2%, ինչը վկայում է տարածաշրջանում լոգիստիկ աութորսինգի ծավալների ընդլայնման հնարավորությունների մասին: Միևնույն ժամանակ, 2015 թվականին լոգիստիկ եկամուտների կտրուկ՝ -16.8%-ի հասնող անկում է նկատվել նաև այլ տարածաշրջաններում, այդ թվում՝ Աֆրիկայում և Օվկիանիայում, սակայն բաղադրյալ աճի միջին տարեկան տեմպն այդ տարածաշրջանում 2006–2015 թթ. ամենաբարձրն է՝ +10.2%, ինչը նշանակում է, որ

⁹ Տե՛ս 2017 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing: Results and Findings of the 21th Annual Study /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2016, էջ 10:
¹⁰ Տե՛ս 2016 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing: Results and Findings of the 20th Annual Study /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2015, էջ 12:

այստեղ առկա է լոգիստիկ ծառայությունների աութորսինգի ընդլայնման առավել մեծ ներուժ:

Բաղադրյալ աճի միջին տարեկան տեմպը (CAGR - Compound Annual Growth Rate) ցույց է տալիս լոգիստիկ ծառայությունների եկամտաբերության տոկոսը որոշակի ժամանակահատվածի համար: Այս ցուցանիշը հաշվարկում է եկամուտների աճը՝ հիմնվելով այն ենթադրության վրա, որ աճի տեմպը մշտական է, իսկ տոկոսները հաշվարկվում են ըստ տարվա:

Լոգիստիկ աութորսինգից օգտվողների և նման ծառայություններ առաջարկողների շրջանում կատարված ուսումնասիրությունների արդյունքում կազմված աութորսինգի ենթակա լոգիստիկ ծառայությունների ցանկը և դրանց կիրառելիության աստիճանը ներկայացված են աղյուսակ 2-ում, համաձայն որի՝ լոգիստիկայի բնագավառում ներքին փոխադրումների, բեռների պահեստավորման, միջազգային փոխադրումների, բեռների տրանսպորտաառաքչական փոխադրումների և մաքսային ձևակերպումների ու այլ ընթացակարգերի կազմակերպման հետ կապված ծառայություններն առավել հաճախ են պատվիրակվում աութորսինգային ընկերություններին:

Աղյուսակ 2

Աութորսինգի ենթակա լոգիստիկ ծառայություններ¹¹

№	Ծառայությունների բնույթը	3PL աութորսինգի կիրառման մակարդակը
1	Ներքին փոխադրումներ	86 %
2	Պահեստավորում	66 %
3	Միջազգային փոխադրումներ	60 %
4	Բեռների տրանսպորտաառաքչական փոխադրումներ	44 %
5	Մաքսային միջնորդի ծառայություններ	42 %
6	Փոխադրումների պլանավորում և կառավարում	36 %
7	Խաչաձև բեռնում-բեռնաթափում (Cross-docking)	34 %
8	Ֆրախտային հաշիվների աուդիտ և վճարում	32 %
9	Պաշարների կառավարում	24 %
10	Պատվերների կառավարում և իրականացում	24 %
11	Հակադարձ լոգիստիկա (խոտան, վերանորոգում, վերադարձ)	23 %
12	Ապրանքների մակնշում, փաթեթավորում, խմբավորում և համալրում	22 %
13	Լոգիստիկ աութորսինգային ընկերությունների (3PL) կողմից խորհրդատվության տրամադրում մատակարարման շղթայի վերաբերյալ	19 %
14	Տեղեկատվական տեխնոլոգիաների (SS) ծառայություններ	17 %
15	Նավատորմի կառավարում	15 %
16	Պահեստամասերի լոգիստիկա	12 %
17	Ինտեգրված լոգիստիկ աութորսինգի (4PL) ծառայություններ	10 %
18	Հաճախորդների սպասարկում	9 %

Միևնույն ժամանակ, մասնագիտացված լոգիստիկ միջնորդների զարգացմանը և լոգիստիկ ծառայությունների ընդլայնմանը զուգընթաց առաջ են եկել այնպիսի մասնագիտացված ծառայություններ, որոնք հնարավոր չէ կամ տնտեսապես նպատակահարմար չէ իրականացնել ապրանքատիրոջ կամ բեռնատիրոջ սեփական ուժերով. նման ծառայությունները վերածվում են մասնագիտացված աութորսինգային ընկերությունների հիմնական գործառույթների: Այդպիսիք են, օրինակ՝ խաչաձև բեռնում-բեռնաթափումը, լոգիս-

¹¹ Տես **2017 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing: Results and Findings of the 21st Annual Study** /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2016, էջ 12:

տիկ աուսորսերի կողմից խորհրդատվության տրամադրումը, պահեստամասերի լոգիստիկան և այլն:

Խաչաձև բեռնում-բեռնաթափումը կամ միջանցիկ պահեստավորումը (Cross-docking) ենթադրում է անմիջականորեն պահեստում բեռների ընդունում և ուղարկում՝ առանց դրանք երկարաժամկետ պահպանման տարածքներում տեղակայելու: Նման ծառայությունների անհրաժեշտություն առաջանում է խառը տիպի փոխադրումների ժամանակ, երբ տրանսպորտային միջոցը բեռնված է լինում տարբեր մատակարարների կողմից ուղարկված և/կամ տարբեր հասցեատերերի համար նախատեսված բեռներով: Այսպես՝ բեռներն ընդունվում են, բեռնաթափվում պահեստում, խմբավորվում, բեռնվում այլ փոխադրամիջոցներում և անմիջապես ուղարկվում ըստ նշանակման վայրերի՝ առանց պահեստում պահպանման անհրաժեշտության: Ծառայության հիմնական առավելությունը փոխադրման ժամանակի ու ծախսերի կրճատումն է:

Խաչաձև բեռնման-բեռնաթափման աուսորսինգային ծառայությունների նկատմամբ պահանջարկն ավելանում է միջազգային օնլայն գնումների ծավալների աճին զուգընթաց: 2015 թ. էլեկտրոնային առևտրի մասնաբաժինը համաշխարհային մանրածախ առևտրում կազմել է 7.4%՝ ապահովելով 1.55 տրլն ԱՄՆ դոլարի վաճառք: 2016 թ., նախորդ տարվա համեմատությամբ, էլեկտրոնային առևտուրն աճել է՝ ապահովելով համաշխարհային մանրածախ առևտրի 8,7%-ը, և այդ աճը շարունակական միտում ունի: Կանխատեսումների համաձայն՝ արդեն 2021 թ. էլեկտրոնային առևտրին բաժին կընկնի համաշխարհային մանրածախ առևտրի 15.5%-ը¹² խթանելով աուսորսինգային լոգիստիկ ծառայությունների պահանջարկը համաշխարհային շուկայում:

Ժամանակակից պայմաններում լայն տարածում է գտել աուսորսինգի հիմքով պահեստամասերի լոգիստիկ սպասարկման ծառայությունների պատվիրակումը մասնագիտացված լոգիստիկ ընկերություններին: Պահեստամասերի լոգիստիկան (Service parts logistics) լուծում է պատրաստի սարանքների, սարքավորումների կամ տեխնիկայի (ավտոմեքենաներ կամ այլ տրանսպորտային տեխնիկա, արդյունաբերական սարքավորումներ, կենցաղային տեխնիկա, համակարգչային տեխնիկա, գրասենյակային սարքավորումներ և այլն) առանձին մասերի ու բաղադրիչների պահեստավորման, փոխադրման, վերանորոգման և ֆիզիկական վերափոխման խնդիրները, որոնք էապես տարբերվում են հումքի և պատրաստի արտադրանքի լոգիստիկայից: Պահեստամասերի լոգիստիկայի հիմնական առանձնահատկությունն այն է, որ վերջինս ենթադրում է ապրանքի վաճառքից հետո պահանջվող լոգիստիկ սպասարկում, մինչդեռ հումքի և պատրաստի արտադրանքի դեպքում լոգիստիկ ծառայությունները նախորդում են դրանց վաճառքին: Եթե ավանդական մատակարարման շղթաների լոգիստիկ սպասարկման պարագայում գործում է «ճիշտ ժամանակին» (just-in-time) սկզբունքը, որով նվազագույնի են հասցվում պահպանման և փոխադրման ծախսերը, ապա պահեստամասերի մատակարարման և տեղադրման դեպքում կիրառվում է «ըստ պահանջի» (just-in-case) մոտեցումը, որի ապահովման համար ընկե-

¹² Statista Worldwide e-commerce share of retail sales 2015-2021, The Statistics Portal "Statista" - <https://www.statista.com/statistics/534123/e-commerce-share-of-retail-sales-worldwide/> (Date of access – 10.11.2017):

րությունները ստիպված են լինում պահպանել որոշակի պահեստամասեր՝ տեխնիկայի և սարքավորումների հնարավոր անսարքությունից ապահովագրվելու համար: Բնականաբար, անորոշ ժամանակով պահեստամասերի պահպանումն ու սպասարկումը լրացուցիչ ծախսեր են առաջացնում արտադրող ընկերությունների համար, որոնք չեն կարող ներառվել արդեն վաճառված և շահագործման հանձնված սարքավորումների գներում: Նման պայմաններում պահեստամասերի լոգիստիկ սպասարկման գործառույթների փոխանցումը մասնագիտացված աուսորսինգային ընկերություններին արտադրողներին թույլ է տալիս իրենց ջանքերն ու միջոցները կենտրոնացնել բուն գործունեության վրա՝ բարձրացնելով արտադրության արդյունավետությունը:

Աղյուսակ 3

Աշխարհի առաջատար լոգիստիկ ընկերությունները¹³

Ռիթը 2015 թ.	Ընկերությունը	Երկիրը	Եկամուտները (մլն ԱՄՆ դոլար)		Հավելածը (%)
			2014 թ.	2015 թ.	
1	DHL	Գերմանիա	37.496	32.740	-12,7
2	KUEHNR + NAGEL	Շվեյցարիա	23.279	21.084	-9,4
3	DB SCHENKER LOGISTICS	Գերմանիա	18.987	16.444	-13,4
4	C.H. ROBINSON WORLDWIDE	ԱՄՆ	11.937	11.990	0,4
5	DSV	Դանիա	8.651	7.567	-12,5
6	CEVA LOGISTICS	Նիդեռլանդներ	7.863	6.959	-11,5
7	EXPEDITORS INTERNATIONAL	ԱՄՆ	6.565	6.617	0,8
8	DACHER	Գերմանիա	7.033	6.116	-13,0
9	PANALPINA	Ֆրանսիա	7.333	6.087	-17,0
10	XPO LOGISTICS	ԱՄՆ	2.357	6.063	157,2
11	UPS SUPPLY CHAIN SOLUTIONS	ԱՄՆ	5.758	5.900	2,5
12	J.B. HUNT	ԱՄՆ	5.799	5.815	0,3
13	SINOTRANS	Չինաստան	5.728	5.566	-2,8
14	SNCF GEODIS	Ֆրանսիա	5.847	5.194	-11,2
15	GEFCO	Ֆրանսիա	5.334	4.512	-15,4
Աշխարհի 15 առաջատար լոգիստիկ ընկերությունները միասին			159.967	148.654	-7,1
Աշխարհի 15 առաջատար լոգիստիկ ընկերությունների մասնաբաժինը 50 առաջատար ընկերությունների եկամուտներում			65,5 %	64,6 %	-0,9
Աշխարհի 50 առաջատար լոգիստիկ ընկերությունները միասին			244.170	229.981	-5,8

Աշխարհի 50 առաջատար լոգիստիկ աուսորսինգային ընկերությունների 2015 թվականի եկամուտները կազմել են շուրջ 230 մլրդ ԱՄՆ դոլար, ինչը 5.8%-ով գիջում է նախորդ տարվա ցուցանիշը՝ 244,2 մլրդ ԱՄՆ դոլար (աղյուսակ 3): Համաշխարհային աուսորսինգային ծառայությունների աճող շուկայում եկամուտների նման անկումը պայմանավորված է եղել ԱՄՆ դոլարի նկատմամբ ազգային արժույթների արժեզրկման և վառելիքի համաշխարհային գների անբարենպաստ տատանման միտումներով:

Առաջատարների շարքում են եվրոպական և ամերիկյան լոգիստիկ

¹³ Տե՛ս Top 50 Global 3PL Companies, Journal of Commerce // https://www.joc.com/sites/default/files/u48801/spec-GLC-table_0.jpg

աութօրսինգային ընկերությունները, որոնց գլխավորում է 2015 թ. շուրջ 32,7 մլրդ ԱՄՆ դոլարի եկամուտ ապահոված գերմանական DHL ընկերությունը: Վերջինս աճող էլեկտրոնային մանրածախ առևտուրը սպասարկող հիմնական մատակարարներից մեկն է: Աշխարհի 50 խոշոր լոգիստիկ ընկերություններից 19-ը պատկանում են ԱՄՆ-ին, 7-ը՝ Գերմանիային, 6-ը՝ Ճապոնիային, 4-ը՝ Ֆրանսիային, 3-ը՝ Հարավային Կորեային, 2-ը՝ Ղանիային, իսկ մնացածը՝ Նիդեռլանդներին, Լուքսեմբուրգին, Շվեյցարիային, Չինաստանին, Հոնկոնգին, Ավստրալիային, Միացյալ Թագավորությանը և Քուվեյթին:

Այսպիսով՝ լոգիստիկայի բնագավառում աութօրսինգային ընկերությունների ներգրավումը թույլ կտա կիրառել բեռների սպասարկման և մատակարարման առավել արդիական ու արդյունավետ սխեմաներ՝ կրճատելով ժամանակի և ֆինանսական միջոցների ծախսումները: Թերևս այդ է պատճառը, որ ներկայումս մատակարարումների կայուն ծավալ ունեցող խոշոր ընկերությունները, մասնավորապես՝ վերազգային կորպորացիաները գերադասում են լոգիստիկ գործառույթները պատվիրակել մասնագիտացված աութօրսինգային ընկերություններին:

Օգտագործված գրականություն

1. Նազարյան Գ.Ա., Փախլյան Ա.Ա., Արտաքին առևտրի արդյունավետության բարձրացումն ըստ Կիոտոյի միջազգային կոնվենցիայի // «Բանբեր ՀՊՏՀ», № 1(19), 2010:
2. Владимиров С.А., Мировая транспортная система и логистика: основные направления развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. №2 (46). Номер статьи: 4602. Дата публикации: 2016-04-23. Режим доступа: <http://eee-region.ru/article/4602/>
3. Назарян Г., Пахляян А., Приоритеты развития транспортных логистических систем в странах без выхода к морю, // Инновационный потенциал модернизации экономики: инструменты логистики и маркетинга (т. II): материалы международной научно-практической конференции 10-11 октября 2013 года. IX Южно-Российский логистический форум, Ростов-на-Дону, Издательство РГЭУ (РИНХ), 2013.
4. Назарян Г., Пахляян А., Проблемы реализации логистического потенциала Армении и России // Управление логистическими системами: глобальное мышление – эффективные решения (том I): Материалы международного научно-практического юбилейного X Южно-Российского логистического форума, 10-11 октября 2014 г. Ростов н/Д: Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014.
5. Назарян Г., Сравнение логистических систем в странах-членах ЕВРАЗЭС // Управление логистическими системами: глобальное мышление – эффективные решения (том I): Материалы международного научно-практического юбилейного X Южно-Российского логистического форума, 10-11 октября 2014 г., Ростов н/Д: Издательско-полиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2014.
6. 2016 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing: Results and Findings of the 20th Annual Study /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2015.
7. 2017 Third-Party Logistics Study: The State of Logistics Outsourcing: Results and Findings of the 21th Annual Study /by J. Langley and Capgemini Consulting/, USA, 2016.

8. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators / by Arvis J.F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B., Busch C., Raj A. and Naula T./ The World Bank, Washington, D.C., 2016.
9. Hausman W.H., Lee H.L., Subramanian U., Global logistics indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns // World Bank Policy Research Working Paper 3773, November 2005.
10. Kazimirova I., Busa M., Puskas E., Structure of Corporate Logistics Costs // Transport & Logistics: International Journal ISSN 1451-107X: Volume 15/2015. Issue 34/2015.
11. OECD Policy Brief "Costs and Benefits of Trade Facilitation", Paris, October 2005.

ГРИГОР НАЗАРЯН

Декан факультета регулирования экономики и международных экономических отношений АГЭУ, кандидат экономических наук, доцент

АННА ПАХЛЯН

Главный специалист отдела обеспечения качества, ассистент кафедры МЭО АГЭУ, кандидат экономических наук

Аутсорсинг логистических услуг: международные тенденции.– Ожесточение глобальной конкуренции, геополитические вызовы, неравномерное распределение транспортных и логистических инфраструктур создают серьезные проблемы для мировой экономики, указывая на необходимость эффективных транспортных и логистических систем. Эффективность логистических процессов способствует расширению торговли, диверсификации экспорта и, как следствие, экономическому росту.

Нынешние глобальные развития привели к увеличению использования аутсорсинга в логистических процессах. При этом, параллельно с развитием услуг аутсорсинга, наблюдается расширение функций, передающихся третьей стороне, начиная с реализации комплексной транспортной логистики, проектирования и планирования цепочки поставок до комплексного управления логистическими бизнес-процессами в компании клиента. В то же время с расширением рынков и объемов сбыта, некоторые специализированные услуги уже экономически нецелесообразно осуществлять собственными усилиями продавца или погрузчика, поэтому эти услуги превращаются в основные функции специализированных аутсорсинговых компаний.

Ключевые слова: логистические услуги, индекс эффективности логистики, аутсорсинг, логистический посредник, логистика третьей стороны, мировые доходы, логистические инфраструктуры.

JEL: F4, F60

GRIGOR NAZARYAN

Dean of the Faculty of "Regulation of Economy and International Economic Relations", Associate Professor at the Chair of "International Economic Relations" ASUE, PhD in Economics

ANNA PAKHLYAN

Chief Specialist at Quality Assurance Division, Assistant Professor at the Chair of "International Economic Relations" ASUE, PhD in Economics

Logistic Services Outsourcing: International Trends.– Fierce global competition, geopolitical challenges, uneven distribution of transport and logistics infrastructures create

serious problems for the world economy, pointing to the need for efficient transport and logistics systems. The effectiveness of logistics processes contributes to the trade expansion, exports diversification and, as a result, to the economic growth.

The current global developments have led to an increased use of outsourcing in logistics processes. At the same time, in parallel with the development of outsourcing services, there is an expansion of the functions transferred to a third party, starting with the implementation of complex transport logistics, design and planning of the supply chain to the integrated management of logistics business processes in the client company. At the same time, with the expansion of markets and sales volumes, it is already economically impractical to carry out certain specialized services with the seller's own efforts, so these services become the main functions of specialized outsourcing companies.

Key words: *logistics services, logistics performance index, outsourcing, logistics intermediary, third party logistics, world income, logistics infrastructure.*

JEL: F4, F60