ЭКОНОМИКА

Суворова Лариса Андреевна
студентка
Чепурко Галина Викторовна
канд. экон. наук, доцент

Северо-Кавказский федеральный университет
г. Ставрополь, Ставропольский край

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ

Аннотация*: в статье выделены и рассмотрены основные проблемы развития логистики на российском рынке логистических услуг. Раскрывается сущность логистики, описываются макросегменты рынка логистических услуг. Авторами статьи сделана попытка поиска решений основных проблем российской системы логистики. Отмечается необходимость повышения эффективности логистики, поскольку эффективная логистика в условиях нарастающей конкуренции играет ключевую роль в создании благоприятных условий ведения бизнеса и является важным инструментом конкурентной борьбы, а также эффективным инструментом для стимулирования российского экономического роста.*

Ключевые слова*: логистика, аутсорсинг, провайдеры логистических услуг, транспортировка.*

Целесообразность использования логистики в принятии управленческих решений на предприятии и интеграции логистического инструментария в деятельность компаний практически любой отрасли является актуальной и очевидной темой на сегодняшний день. С увеличением объема производства и продаж растет и потребность в логистике, увеличивается сложность логистических цепочек. Логистика в экономике – это искусство управления материалопотоком и потоком продукции от источника до потребителя, т. е. комбинирование видов деятельности различных учреждений и служб, связанных с распределением, материальным

обеспечением, планированием производства и управлением им [2, с. 112]. Однако, не смотря на высокий уровень логистических расходов в производственном комплексе страны (примерно 20% от ВВП), главной проблемой большинства российских компаний остается слабая связь планирования логистики с производственным планированием, планированием продаж и запасов. Логистика для многих менеджеров – это простая транспортировка, связанная несколькими договорами. Однако организация службы логистики на предприятии позволяет объединить в единую систему внутренние бизнес-процессы компании с бизнес-процессами потребителей и партнеров. При наличии логистических подразделений компании способны найти оптимальное соотношение между графиками поставки, транспортными затратами, затратами на формирование и поддержание материальных запасов на предприятии. Препятствиями к созданию логистической службы являются отсутствие специалистов по логистике с необходимым опытом работы; отсутствие в ряде случаев организационной и функциональной гибкости компании и прочие. Предприятия и компании, не имеющие собственных логистических подразделений, привлекают транспортно-логистические организации для решения вопросов складирования, снабжения и поставок. Рынок логистических услуг состоит из пяти макросегментов:

1) 1PL («first party logistics») – когда все логистические операции выполняются самим грузовладельцем, или – автономная логистика;

2) 2PL («second party logistic») – услуги по транспортировке и управлению складскими помещениями, или традиционная логистика;

3) Базовые 3PL-сервисы («third party logistic») – это экспедирование грузов, то есть полное сопровождение от начала транспортировки и до доставки в пункт назначения;

4) Комплексные 3PL-сервисы – контрактная логистика (складские услуги, подбор оптимальных маршрутов, управление поставками и заказами);

5) 4PL («fourth party logistic») – интегрированная логистика, то есть интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставок грузов [1].

Представленные провайдеры логистических услуг, или логистические провайдеры, являются субъектами аутсорсинга в логистике. Аутсорсинг логистических функций состоит в передаче частично или полностью отдельных логистических функций либо комплексных логистических бизнес-процессов внешней организации. Передаваемые на аутсорсинг сервисы в России ограничиваются входящей и исходящей логистикой, в то время как во всем мире увеличивается доля передаваемой на аутсорсинг внутренней логистики и управления запасами. Правда, пока и в мире доля аутсорсинга внутренней логистики и управления запасами невысока (около 12–14%), однако это сегмент имеет положительную динамику развития и значительный потенциал роста. По сравнению с зарубежными странами, например, европейскими, где внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику составляют около 7–8% ВВП, что значительно ниже российских 20%, в России доля 2PL-услуг превышает долю сервисов 3PL/4PL. Объясняется это как высокой долей сырьевых грузов, так и дефицитом качественного предложения со стороны 3PL/4PL компаний [1]. В нашей стране до настоящего времени большее внимание уделялось складской логистике, тогда как на Западе значительные усилия были направлены на совершенствование транспортной логистики и управление автопарками.

На развитие логистики в России также сказывается недостаточная эффективность работы мультимодальных транспортно-логистических терминалов (центров), которые широко распространены за рубежом и позволяют оптимизировать логистические цепочки и сократить время грузопереработки и перевозки грузов. Мультимодальные комплексы совмещают в себе функции перевалочного пункта, оборудованного для эффективного трансфера грузов между разными видами транспорта, и склада. Благодаря наличию складских мощностей появляется возможность «придержать» груз до удобного времени перевозки, а также сгруппировать часть грузов. Данный подход повышает эффективность использования средств перевозки, в частности автотранспорта. По обеспеченности складами также наблюдается отставание от зарубежных стран. В частности, на самом раз-

витом с точки зрения складской инфраструктуры рынке – в Москве – обеспеченность складскими площадями в разы ниже, чем в столице любой западной страны [1].

Таким образом, можно выделить основные проблемы логистики в отечественной экономике:

– слабая связь планирования логистики с производственным планированием, планированием продаж и планированием запасов на предприятиях;

– дефицит квалифицированных кадров в области логистики;

– слабо развитый аутсорсинг логистических функций, высокая доля на рынке 2PL-провайдеров по сравнению с 3PL и 4PL-провайдерами;

– отсутствие развитой инфраструктуры (склады, мультимодальные транспортно-логистические терминалы).

К тому же стоит указать недостаточную сфокусированность на внедрении инновационных решений, технологий и концепций в логистическую систему. Для решения данных проблем необходима, в первую очередь, целенаправленная политика государства в области развития логистики, которой можно отнести, например, формирование Логистической стратегии Российской Федерации на период до 2020 года с привлечением заинтересованных общественных организаций и экспертного сообщества. Подготовка высококвалифицированных специалистов по логистике должна также стать ключевой задачей в решении данных проблем. Российский логистический рынок стал все больше интегрировать в международные сети, что говорит и о необходимости внедрения информационных технологий в логистические системы. Развитие логистики должно осуществляться и на региональном уровне. Так, в Ставропольском крае, который является деловым, инвестиционно-привлекательным и логистическим центром Кавказа, в рамках стратегии развития транспортного комплекса до 2030 года идет формирование транспортно-логистического кластера, развитие которого станет частью главной задачи федерального уровня – развитие транспортных коридоров, соединяющего порты Черного и Каспийского морей и создание дополнительных транспортных коридоров [3].

Повышение эффективности логистики является важной задачей, как для предприятия, так и для государства в целом, ведь эффективная логистика в условиях нарастающей конкуренции играет ключевую роль в создании благоприятных условий ведения бизнеса и является важным инструментом конкурентной борьбы, а также эффективным инструментом для стимулирования российского экономического роста.

Список литературы

1. Официальный сайт «The Boston Consulting Group». Логистика в России: новые пути развития потенциала // Электрон. дан. Режим доступа: http://www.bcg.ru/documents/file158550.pdf (дата обращения 19.12.2014)

2. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика [Текст] / Ю.М. Неруш: учеб. для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2011. – 271 с.

3. Стратегия развития транспортного комплекса Ставропольского края до 2030 года // Электрон. дан. Режим доступа: http://www.gosbook.ru/node/66211 (дата обращения 20.12.2014)