

УДК 339.972

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ

Максимова-Кулиева Е.А.

к.э.н., доцент,

Новочеркасская инженерно-мелиоративная академия им. А.К. Кортунова

Новочеркасск, Россия

Лепетюх А.Я.

магистрант,

Новочеркасская инженерно-мелиоративная академия им. А.К. Кортунова

Новочеркасск, Россия

Аннотация

Актуальностью темы исследования являются транспортные услуги в России. Целью исследования выступает анализ и прогноз развития рынка транспортно-логистических услуг.

В конце XX века в России начало развиваться новое научное направление – логистика. Опыт западных стран и компаний демонстрирует, что логистике принадлежит очень важная роль в современном бизнесе. Следует заметить, что проблемы снижения логистических затрат, уменьшения времени циклов заказа потребителей, повышения качества логистического сервиса и надежности цепей поставок являются важнейшими для предприятий разных отраслей.

Ключевые слова: логистика, логистические услуги, складские комплексы, транспорт, квалифицированные сотрудники, системы связи.

PROBLEMS AND TRENDS OF LOGISTICS DEVELOPMENT IN RUSSIA

Maksimova-Kulieva E.A.

Ph.D., associate Professor,

Novocherkassk Engineering and Land Reclamation Academy. A.K. Kortunov

Novocherkassk, Russia

Lepetiukh A.Y.

Master student,

Novocherkassk Engineering and Land Reclamation Academy. A.K. Kortunov

Novocherkassk, Russia

Abstract

The topicality of the research topic is transport services in Russia.

The purpose of the study is analysis and forecast of the development of the market of transport and logistics services.

At the end of the 20th century, a new scientific direction began to develop in Russia - logistics. The experience of Western countries and companies demonstrates that logistics plays a very important role in modern business. It should be noted that the problems of reducing logistics costs, reducing the time of customer order cycles, improving the quality of logistics service and reliability of supply chains are the most important for enterprises of different industries.

Keywords: logistics, logistics services, warehouse complexes, transport, qualified employees, communication systems.

На этапе формирования и развития логистических компаний в России присутствуют препятствия, которые отмечают все участники рынка, а именно: фирмы, предоставляющие логистические услуги, системные логистические интеграторы, логистические компании, оказывающие комплексный сервис, экспедиторы, склады, терминалы, транспортные компании и потребители данных услуг. Среди них:

Транспортные проблемы – низкий уровень развития сети автодорог, отсутствие современных грузовых терминалов, высокий уровень износа автомобильного, железнодорожного и других видов транспортного состава, а также всё большее его моральное устаревание представлены в таблице 1 [1].

Таблица 1 – Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, по субъектам Российской Федерации, %

Регион	Региональное значение									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Российская Федерация	44,3	37,8	37,1	36,8	36,0	36,5	37,9	37,1	38,1	41,5
Южный федеральный округ	61,3	52,6	57,7	46,8	49,4	46,3	47,1	44,3	44,8	44,2

Регион	Местное значение									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Российская Федерация	64,5	60,1	56,5	55,0	55,4	58,3	56,1	56,6	55,2	53,5
Южный федеральный округ	78,0	79,3	77,9	78,6	78,9	75,6	71,3	74,6	71,5	70,6

По данным Федеральной службы государственной статистики, которые представлены в таблице, можно увидеть снижение пользования автомобильными дорогами, как регионального, так и местного значения. Данный спад происходит из-за изношенных ресурсов (автодороги), несвоевременного ремонта трасс, неравномерной нагрузки сетей автомагистралей.

Доставку и перевозку грузов можно осуществлять не только автомобильным, но и железнодорожным, речным и морским транспортом. В таблице 2 приведена статистика использования данных видов перевозки на территории РФ.

Таблица 2 – Доля грузов, перевозимых данными видами транспорта, %

Вид транспорта	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
На железнодорожном транспорте	1,4	1,4	1,5	1,9	1,9	2,1	2,2	2,1	2,4
На морском транспорте	4,4	3,4	3,5	3,1	7,5	9,2	8,3	5,7	4,6
На речном транспорте	0,3	0,4	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1

По таблице 2 можно сделать вывод, что железнодорожный, морской и речной вид транспорта почти не используется. Это возникает в первую очередь из-за износа основных фондов в данных отраслях. В России около 2,8 млн рек общей длиной 12,4 млн км, но они не рассматриваются в качестве оказания логистических услуг в стране. Данный вид перевозки находится в стагнации на протяжении 10 лет.

Также, РФ омывается 12 морями. Ни одно государство в мире не имеет столько выходов в морские порты. В 2014 г. присоединилась АР Крым. Это еще одна дополнительная возможность использовать моря в качестве транспортировки и доставки грузов. Но как мы видим, доля грузов к 2016 г. упала в половину, и приближается к показателям начала XXI века.

Железнодорожный транспорт – одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Россия занимает 2-е место по протяженности сети железных дорог, уступая лишь США и опережая Китай, но при этом находится на 74-м месте среди всех стран мира по транспортной инфраструктуре.

Выше перечисленные виды транспорта не используются и даже не рассматриваются в перспективах, как движущие силы в направлении логистики.

В условиях современности транспорт – это один из определяющих и направляющих факторов в повышении экономического роста. В России в последнее время вся техника устаревала, и как следствие это грозит стране выходом с рынка Российских перевозчиков и повышением коэффициента безработицы.

Законодательство РФ приняло меры для повышения экономической эффективности. В результате был разработан главный нормативный документ «Стратегия развития транспорта в РФ до 2020 г» [2], и федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России» [3], которые, являются основополагающими программными документами и определяют приоритетные направления развития транспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу.

Таким образом, в новой редакции Транспортной стратегии выделены долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики Российской Федерации, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, реализации принципов государственно-частного партнерства, а также основные цели и целевые показатели развития транспортного комплекса на период до 2020 года [4].

Проблемы с кадрами – рынок нуждается в квалифицированных специалистах. Стране и действующим в ней предприятиях необходимы работники с высшим образованием и нестандартным мышлением, которые ориентируются в современных принципах организации логистических схем, владеющих должным уровнем знаний в области информационных технологий, т.к. с каждым годом число квалифицированных выпускников уменьшается во всех сферах деятельности. Данный спад можно увидеть в таблице 3 [5].

Таблица 3 – Подготовка специалистов образовательными организациями

Выпущено	2010/2011	2014/2015	2015/2016	2016/2017
Всего тыс.человек				
- квалифицированных рабочих, служащих	581	403	368	199
- специалистов среднего звена	572	451	446	469
- бакалавров, специалистов, магистров	1468	1226	1300	1161
На 10000 чел. занятого населения				
- квалифицированных рабочих, служащих	86	56	51	27
- специалистов среднего звена	85	67	62	65
- бакалавров, специалистов, магистров	217	171	180	160

Как мы видим, в таблице 3 представлен явный спад более чем на 50 % выпуска людей из высших учебных заведений с образованием, по сравнению с 2010/2011 г. Это объясняет, как раз ситуацию нехватки квалифицированных специалистов, и как следствие не развитие отраслей, в данном случае логистики. Поэтому, в современном мире претерпевают ряд проблем, связанных с

организацией кадровой логистики. Ниже приведены статистические данные, которые отражают количество окончивших высшее учебное заведение по определенным направлениям (таблица 4).

Таблица 4 – Выпуск квалифицированных рабочих и служащих по профессиям

Выпуск	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	580,5	516,7	483,5	436,0	403,0	368,2
в том числе по профессиям: промышленности	174,8	160,0	152,6	138,3	127,3	119,8
из них: производства черных и цветных металлов	1,5	1,3	0,8	1,2	1,0	0,9
химического производства	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,1
металлообработки	95,9	82,9	75,8	66,0	59,2	54,9
лесозаготовительных работ, деревообрабатывающего производства, производства целлюлозы, бумаги и картона	17,2	17,6	16,5	15,7	13,9	13,8
производства строительных материалов	0,6	0,4	0,5	0,7	0,7	0,5
легкой	32,4	32,7	34,6	32,5	31,6	31,8
из них производства: текстильного	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
швейного	29,5	30,0	32,0	30,2	29,6	29,4
обувного	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,8
сельского хозяйства	47,1	43,1	41,0	37,2	31,8	28,2
строительных, монтажных и ремонтно-строительных работ	74,9	69,4	67,0	61,3	60,4	55,8
транспорта	86,0	72,1	59,8	57,2	47,8	43,8
связи	3,1	2,4	2,4	2,0	2,1	1,7
общественного питания, торговли и производства пищевой продукции	80,8	71,9	76,5	67,2	66,6	60,7
сферы обслуживания	22,0	19,0	17,8	15,2	14,4	13,5
общим профессиям для отраслей экономики	56,5	47,6	43,0	39,8	36,9	33,9
другим	35,5	30,9	23,4	16,6	14,6	9,6

В таблице 4 отражены все области производства, и каждая из них претерпевает упадок из-за нехватки квалифицированных работников. Проблем здесь может быть несколько. Во-первых – это демографическая проблема. Рождаемость снизилась в последние пять лет, а смертность увеличилась. Во-вторых, повышается количество нетрудоспособного населения. В-третьих, прогрессирует научная эмиграция, которая отрицательно воздействует на экономику России в целом. И самая главная проблема – это отсутствие в Российской Федерации непрерывного образования, из-за чего навыки людей, к сожалению, устаревают.

Особенно все эти трудности проявляются на крупных предприятиях, имеющих сложные и многочисленные связи. Это вызывает определенные затруднения в координации деятельности структурных подразделений, контроле результатов, приводит к дополнительным затратам на содержание аппарата управления. Однако эти проблемы, возможно, решить, оперативно реагируя на усложнение задач, структурные изменения, способствуя динамичности компании в целом, контролируя деятельность всех подчиненных через непосредственных руководителей подразделений [6].

Недостаточный уровень внедрения систем связи, из-за чего у многих логистических компаний возникают сложности с отслеживанием логистических цепочек, процесса транспортировки грузов по России является еще одной глобальной проблемой. Низкий уровень внедрения логистических информационных систем на территории страны. Несмотря на компьютеризированную современную жизнь, поток информации, который отражает все данные о грузе, все еще далек от совершенства. Это касается и связи с водителем (особенно при его нахождении в другом государстве или на пограничном переходе), и мониторинга груза на протяжении перевозки, и контроля состояния транспортного средства, его местонахождения. Немного слабее данная проблема ощущается при внутренних перевозках. Однако и здесь теряется связь с машиной, что негативно сказывается на координации процесса транспортировки, особенно в случаях потребности в срочной передаче или

корректировке информации для водителя [7]. Данные по системам связи приведены в таблице 5 [8].

Таблица 5 – Основные показатели систем связи

Показатель	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Протяженность междугородных, внутризоновых и международных телефонных каналов, млрд.канало-км	16,0	169,9	447,6	699,6	1427,1	3551,0	8443,4
в том числе цифровой сети	15,8	169,8	447,6	699,6	1427,1	3551,0	8443,4
Исходящие внутризоновые, междугородные и международные телефонные соединения сетей фиксированной связи, млн. часов	383,5	599,3	597,2	564,2	514,4	470,9	360,2
в том числе платные	379,8	595,6	592,8	559,4	509,9	466,4	355,2
из них: внутризоновые	...	332,8	336,0	321,0	283,9	249,2	202,5
в том числе: между пользователями сетей фиксированной связи	...	75,0	83,4	87,6	80,1	75,0	57,8
от пользователей сетей фиксированной связи к сетям подвижной связи	...	257,7	252,6	233,4	203,8	174,2	144,7
междугородные	...	216,9	215,4	201,8	188,0	179,1	140,4
международные	19,4	45,9	41,4	36,6	38,0	38,2	12,3

В таблице 5 видно падение показателей по использованию связи, но при этом возрастает прокладывание цифровых и кабельных соединений сетей.

Недостаточное количество высококачественных современных складских комплексов с необходимым специализированным оборудованием большая проблема всех предприятий. Содержание запасов любых ресурсов на складах связано с большим количеством затрат, которые выражаются в издержках на эксплуатацию складских помещений, складского оборудования и механизмов, в затратах на оплату коммунальных услуг (электроэнергии, тепла,

кондиционирования воздуха и т.п.), а также на заработную плату сотрудников склада. Следовательно, можно сделать вывод, что нахождение единицы товара на складе вызывает соответствующий рост его единичной стоимости из-за прибавления определенной доли стоимости всех складских операций. Ниже представлена диаграмма, отражающая обеспеченность складскими комплексами Россию и Западную Европу (рисунок 1).

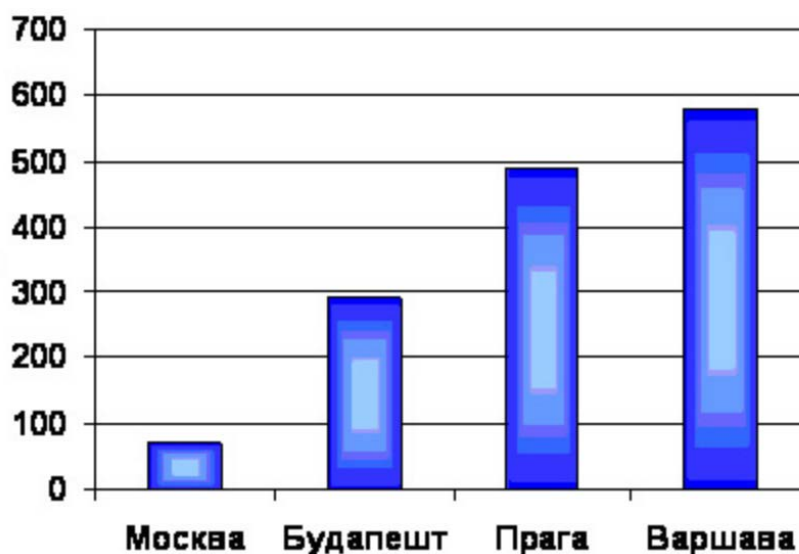


Рисунок 1 – Обеспеченность складскими комплексами

Как можно наблюдать на рисунке 1, в России только в Москве имеются складские комплексы, и то их очень мало по сравнению с Европой. Спрос на качественные логистические услуги в странах б.Советского Союза значительно превышает предложение, а сколь-нибудь серьезная конкуренция отсутствует. При этом складских площадей очень мало. Россия заметно отстает от общемировых тенденций, даже в наиболее развитом Московском регионе.

Библиографический список:

1. Беднеева А.Д. Проблемы транспортной логистики /А.Д.Беднеева // [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: http://adload.ru/page/eco_03-0414_977.htm. (Дата обращения: 04.06.2018)

2. Государственная программа «Развитие транспортной системы» // [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://government.ru/programs/206/events/>. (Дата обращения: 06.06.2018)

3. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегии развития транспортного комплекса. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/documents>. (Дата обращения: 15.05.2018)

4. Фальцман, В.К. Проблемы логистики складирования. / В.К. Фальцман // [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: http://lib.sale/besplatno_menedjment/problemyi-logistiki-skladirovaniya.html. (Дата обращения: 17.05.2018)

5. Федеральная служба государственной статистики // [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://www.gks.ru/>. (Дата обращения: 15.05.2018)

6. Федотенков, Д. Г. Основные проблемы и пути развития транспортной логистики [Текст] // Проблемы современной экономики: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Челябинск, декабрь 2013 г.). — Челябинск: Два комсомольца, 2013. — С. 168-171.

7. Федеральная служба государственной статистики. - Труд и занятость в России. 2017: Стат.сб./Росстат – Т78 М., 2017. – 261 с.

8. Яхнеева, О.И. Современные проблемы кадровой логистики предприятия. – Вестник научных конференций. – Изд.: ООО "Консалтинговая компания Юком" (Тамбов). – 2016.