АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИКИ

Юршан Никита Дмитриевич

студент, Российский университет транспорта, РФ, г. Москва

Шепелин Геннадий Ильич

научный руководитель, канд. экон. наук, доцент, Российский университет транспорта, РФ, г. Москва

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы логистики, со стороны России. Проведен сравнительный анализ России и Зарубежных стран, и анализ проблем.

Предмет. Эффективность логистики как в международной, так и во внутренней торговле, занимает одно из важнейших мест в экономике, и конкурентоспособности той или иной страны. Логистика в настоящее время признается в качестве одного из основных столпов экономического развития.

Цели. Авторский анализ современных проблем в области логистики России. Поиск решений проблем.

Методология. В процессе исследования проблем использовались методы логического, статистического анализа.

Ключевые слова: логистика, проблемы, решения, анализ, логистические цепи, транспортная логистика.

Прежде всего, сам термин логистика в обороте нашей страны, начал активно использоваться с 90-х годов, потому что до этого времени, всеми задачами касаемыми логистики, занималось государство. Давно не секрет что наша страна имеет свой уникальный путь развития логистики, и полная интеграция мировой практики в нашу отечественную логистику заранее обречено провалом, поэтому в отношении этой проблемы, всегда находилось одно решение, опираться на отечественный опыт.

Многие логистические компаний России утверждают что достаточно серьезной проблемой является подготовка кадров в области логистики. И единственным решением этой проблемы это интенсивная подготовка кадров по специальности «Логистика», переподготовка и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента

Проблема складской логистики в России — непонимание руководством реальных проблем собственного предприятия (или их причин) и попытка внедрить стандартную «модную» информационную систему либо скопировать организацию склада другой компании. решение логистической проблемы — это всегда комплекс мер, включающих реорганизацию склада, логистики, внедрение системы управления складом, обучение персонала и т. п.

Наиболее эффективным подходом во всем мире считается проведение анализа проблем, текущих форм и алгоритмов работы и выработка целей изменений (часто за счет привлечения

внешнего консалтинга). После этого определяются меры достижения целей и решения конкретных проблем. На российских предприятиях этому не уделяют внимания. В результате — разочарование, а также чрезмерные затраты, связанные с эксплуатацией складского хозяйства. Следует решать не «общие типичные проблемы», а насущные.

Существует такое понятие как Индекс эффективности логистики который предоставил в отчетах Всемирный Банк и складывается из критериев:

Эффективность пограничного и таможенного контроля

Международные перевозки

Качество торговой и транспортной инфраструктуры

Компетенция и качество логистических услуг

Возможность отслеживать груз

Своевременность.

На этих критериях возможно оценивать занимаемое место той или иной исследуемой страны.

В первую десятку рейтинга LPI, по данным Всемирного банка, входят логистические комплексы Германии, Швеции, Бельгии, Австрии, Японии, Нидерландов, Сингапура, Дании, Великобритании и Финляндии. Из стран бывшего СССР наивысшие позиции занимают Эстония (36-е место), Литва (54-е), Украина (66-е), Латвия (70-е) и Казахстан (71-е). Россия в свою очередь (75-е).

Касаемо инфраструктуры в Россия, так же не без проблем, очевидным решением проблемы инфраструктуры это развитие путей сообщения и транспортных узлов, обеспечивающих основные, межрегиональные связи и формирование единого транспортного пространства.

Конкурентоспособность транспортной системы России на мировом рынке, так же не без проблем, и еще недавно для решения этой проблемы решались задачи по увеличению пропускной способности морских портов, увеличивалась конкурентоспособность транспортных коридоров, строительство скоростных дорог на условиях “Государственно частного партнерства”, обновление парка воздушных судов и развитие международных узлов аэропортов.

Таблица 1.

Сравнительная таблица грузооборота трех портов

Порт\Год	2011	2012	2
Роттердам	433 млн.тонн	441.5 млн.тонн	469 м
Новороссийск	116.1 млн.тонн	117.4 млн.тонн	154.9
Мурманск	25.7 млн.тонн	23.7 млн.тонн	60.7 м

Таблица 2.

Грузооборот порта Новороссийск

Грузооборот

Год	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Грузооборот, млн. тонн[69]	85,5	97,8	113,1	113,1	113,5	112,6	122,8	117,1	116,1	117,4	112,6	121,6	127,1	131,4	147,4	154,9
Рост, %	-	14,3	15,6	0	0	0	9	-4,6	-0,8	1,1	-4	8	4,5	3,4	12,2	5

На основании таблиц 1. И 2. Можно прийти к выводу что объем перевалки грузов в морских портах РФ серьезно увеличился по сравнению с предыдущими годами.

Таблица 3.

Сравнение маршрутов доставки грузов из Китая по времени и стоимости

	Срок доставки, дней	Стоимость доставки одного контейнера в долларах США
1. Порт Санкт-Петербург	45	6000-6200
2. Порт Восточный	35	7700-8000
3. Забайкальск – Маньчжоули	32	8000-8200
4. Достык (Дружба) - Аланшенькоу	35	8000-8200

Первый маршрут – через Санкт-Петербург. Транспортировка осуществляется морем до порта Санкт-Петербург, далее железной дорогой или автомобилем. Это наиболее дешевый вид перевозки со степенью контейнеризации более 95% по этому маршруту выгодно везти груз на европейскую территорию РФ. Но на этом маршруте необходимо подстраиваться под расписание рейсов судов, Результат: Высокое качество, низкая цена, потери времени.

Второй маршрут- Через порт дальнего востока – идет 10% всех грузов из Китая в Россию. Груз идет морем в порты, далее железной дорогой Наиболее выгодно транспортировать продукцию из южных провинций Китая и Тайваня. Степень контейнеризации более 95% грузов, что обеспечивается высокую надежность доставки и сохранность груза. Результат: Быстро, качественно, но дорого.

Третий маршрут – Через Забайкальск – Маньчшоули – самый массовый на котором приходится более 50% всех грузов из Китая в РФ. Перевозки идут по железной дороге или автомобилем по Китаю, далее железной дорогой по России. По данному маршруту выгодно везти грузы из северных провинция Китая. Техническая оснащенность пункта перехода ниже средней: Недостаточно складских помещений, высокая изношенность путей, проблемы с переходом на другую колею, отсюда перегруз, недостача, повреждения товара. Контейнеризация низкая, менее 30%, единственное преимущество, быстрота.

Четвертый маршрут – Казахстан, Грузы идут по железной дороге из северных и центральных провинций Китая. Техническая оснащенность пунктов перехода низкая, равно как и контейнеризация. Но это один из самых быстрых способов доставки груза из Китая в Москву, результаты те же что и у третьего маршрута.

Задача Российского логистического оператора сводится к тому что нужно максимально снизить издержки и оптимизировать цепи поставок, исходя из приведенной таблицы четырех маршрутов можно придти к тому что проигрыш неизбежен хотя бы по одному из параметров.

Вывод

Стоит сказать что проблемы в Логистике всегда будут существовать, и появляться в ходе ее развития. Логистическая система в России еще развивается, и смотря на все изложенные недостатки и проблемы логистики можно заявить что их решение и совершенствование экономической системы, должны являться главной целью РФ.

Список литературы:

1. OSP – Гид по технологиям цифровой трансформации URL: https://www.osp.ru/cio/2007/01/3923760/ Дата обращения (30.05.2020)

2. Логистика. Формулы, расчеты, определения. URL: https://www.xcomp.biz/problemy-razvitiya-logistiki-v-rossii.html Дата обращения (30.05.2020)

3. Деловой портал о грузовых перевозках в России URL http://truckandroad.ru/business/rossija-zanjala-75-e-mesto-v-mire-po-urovnju-jeffektivnosti-logistiki.html Дата обращения (30.05.2020)

4. Научная электронная библиотека «Киберленинка» URL: https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-transportnoy-logistiki-v-rf/viewer Дата обращения (30.05.2020)