

УДК 338.242

Е.А. Ляманова

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский Мордовский государственный университет им. Н. П. Огарёва», г. Саранск, email: Lyamanova@list.ru

ВЛИЯНИЕ ЛОГИСТИКИ НА УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И БИЗНЕСА В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Ключевые слова: логистика, цепь поставок, цена, логистические маршруты, эффективность.

В статье рассматривается влияние процессов, происходящих в экономике на принятие управленческих решений в сферах производства и распределения. Происходящие в современном мире изменения, только усилили важность такой категории как «логистика». Становится очевидным, что в российской логистике, как и в экономике в целом, наступила новая реальность. На примере конкретных ситуаций, которые показывают значительные изменения в работе организаций в 2022 году, доказана необходимость перестройки логистических цепей, своевременное выявление обозначившихся проблем и оперативность принятия управленческих решений. Растет влияние цифровых технологий в логистике на оперативность принятия управленческих решений, а значит они становятся важной составляющей по всей цепи поставок. Безусловно, здесь нужна государственная поддержка через развитие законодательной базы, расширение направлений инвестиций и использование новых технологических решений.

Е.А. Lyamanova

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "National Research Ogarev Mordovian State University", Saransk, email: Lyamanova@list.ru

IMPACT OF LOGISTIC ON ECONOMIC MANAGEMENT OF ORGANIZATION AND BUSINESS IN THE MODERN WORLD

Keywords: logistics, supply chains, price, logistics routes, efficiency.

The article examines the influence of the processes taking place in the economy on the adoption of managerial decisions in the areas of production and distribution. The changes taking place in the modern world have only increased the importance of such a category as "logistics". It becomes obvious that in Russian logistics, as well as in the economy as a whole, a new reality has come. On the example of specific situations that show significant changes in the work of organizations in 2022, the need to restructure logistics chains, timely identification of emerging problems and promptness in making management decisions has been proved. The influence of digital technologies in logistics on the efficiency of making managerial decisions is growing, which means that they are becoming an important component throughout the entire supply chain. Of course, government support is needed here through the development of the legislative framework, the expansion of investment areas and the use of new technological solutions.

Логистика имеет важное значение для роста экономики в целом, и значит во многом способствует повышению качества жизни населения. Процессы, происходящие в экономике на первое место, уже вывели проблемы, связанные с изменением направлений движения материальных, финансовых и информационных потоков. Отлаженные с годами связи нарушаются, а это требует поиска новых направлений, необходимых для оперативного решения значимых для общества задач. В помощь опять приходит логистика.

Логистика имеет большое значение в экономике государства, как для отдель-

ной организации, так и для бизнеса в целом, поскольку она реализует процессы эффективного движения материальных и управленческих потоков. Совокупность всех видов логистики, их целостное взаимодействие обеспечивает оптимизацию затрат в сфере производства и в сфере обращения. Происходящие в современном мире изменения только усилили важность такой категории как «логистика».

Проводимое исследование направлено на изучение процессов логистизации экономики и проблем, вызвавших их изменение, рассмотрение категорий «логистика» и «управление цепями поставок»,

ее видов, а также факторов, влияющих на ее развитие и оперативность принимаемых решений.

Цель исследования

Автором определена цель исследования, как обоснование необходимости развития логистических процессов для оперативности решения задач в сфере закупок, производства и распределения в организациях и бизнес сообществах. Для этого необходимо обратиться к таким категориям как «логистика» и «управление цепями поставок» в условиях усилившейся глобализации рынка и влияния мирохозяйственных связей на экономику организации. Автор обосновывает важность принятия своевременных логистических решений. Особую значимость эти решения приобрели в современной ситуации, вызванной оперативностью и быстрыми изменениями, происходящими в экономике.

Материал и методы исследования

Сам термин «логистика» в условиях рыночных преобразований в экономике, которые начались в нашей стране в начале 1990-х годов приобрел важное значение. Многообразие видов логистики не только растет, но и на новый уровень выходят традиционные ее сферы логистической деятельности такие как: закупочная, производственная и распределительная. Особую значимость приобретает транспортная логистика, которая оказывает непосредственное влияние на формирование цены на товары и закупки. Взаимосвязь между всеми сферами деятельности организации очевидна и поэтому влияние внешних факторов, безусловно, должно способствовать принятию оперативных решений по всей логистической цепочке. На протяжении всей истории развития экономики, мы можем наблюдать периоды формирования логистики. Отечественные и зарубежные специалисты в логистике на протяжении всех исторических этапов ее развития, используют два подхода. Один связан с функциональным подходом к товародвижению, т.е. рассмотрение всех физических операций с грузом, таких как консолидация, погрузка, разгрузка, разукрупнение грузовой единицы. Такой подход фиксиру-

ет основные логистические операции и не отражает взаимодействие между ними. Второй рассматривается намного шире, он предусматривает управление материальными и взаимодействующими с ним информационными и финансовыми потоками, их взаимосвязь с внешней и внутренней средой. Этот подход предусматривает как внешнее, так и внутреннее взаимодействие всех логистических элементов и систем, включающее полный анализ рынка.

Логистика по определению Аникина Б.А. это «наука о планировании, организации, управлении и контроле движения материальных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя [1].

Кроме базового имеется множество других определений, которые отражают как аспекты экономической деятельности организации (управленческий, экономический и оперативно – финансовый), так и определенные этапы ее развития.

Экономический эффект от применения логистических технологий значительный. Он может проявляться в оптимизации, эффективном планировании и управлении запасами на предприятии. Это позволит рационально расходовать не только финансовые средства, но и сократить издержки на хранение запасов. В связи с оперативным принятием решений для удовлетворения потребностей потребителя эта проблема выходит на первое место, так как при наличии запасов есть большая вероятность не потерять клиента, а значит не лишиться возможной выручки с продаж. Сокращение времени товародвижения при выборе лучшего логистического метода закупок позволит увеличить оборачиваемость производственного капитала. Здесь остро встает проблема, связанная с увеличением времени поставок материальных ресурсов при кардинальной смене логистических каналов поставок. Транспортные расходы значительно сокращаются за счет выбора новой схемы движения материальных потоков, выбора вида и типа транспорта и транспортных средств.

Становится очевидным, что в российской логистике, как и в экономике в целом, наступила новая реальность. Создается впечатление, что у каждого специалиста есть ответ на то, что озна-

чает термин «логистика» и в теоретическом и практическом смысле. Поэтому вряд ли можно выразить весь смысл этого понятия в одном определении. Знаменитый гурู менеджмента Питер Друкер отозвался о логистике как нетронутом источнике инноваций и возможностях, назвав ее «неисследованным континентом экономики». Роль логистики в деятельности компании многоаспектна. Отлаженность логистической системы не только способствует выполнению стратегических задач, но и фактически является центральным элементом их конкурентоспособности.

Логистика связана с понятием «управление цепочками поставок». Складывающиеся между поставщиками и потребителями отношения, преобразуются в управление цепочками поставок. Важно отметить, что управление цепями поставок включает в себя координацию и взаимодействие с партнерами, которые могут быть поставщиками, посредниками, логистическими провайдерами и потребителями. Управление цепями поставок интегрируется в процессы взаимодействия спроса и предложения, поставками и сбытом внутри организации на протяжении всей цепи [2].

Это понятие, безусловно, шире, чем логистика. Имеется определенная сложность внедрения цепочки поставок на практике. Внешнее взаимодействие между поставщиками и потребителями стараются выполнять, а вот внутреннего взаимодействия добиться непросто. Надо навести порядок в самой организации. «Суть управления цепочками поставок заключается в управлении рычагами компании и их синхронизации в цепочке поставок» [3]. Начинаться изменения должны в самой организации, а затем распространяться на партнеров, находящихся на входе и на выходе логистической цепочки.

Для организации должна быть разработана стратегия управления цепью поставок. Как любая стратегия она имеет те же составляющие, однако у неё есть свои задачи и особенности [2]. Она должна учитывать воздействие внешних и внутренних факторов с учётом потенциальных трудностей возрастающей конкуренции. Стратегия цепи поставок должна предвидеть возможности изменения направлений движения ма-

териальных и сопутствующих потоков. Объективно оценивая сильные и слабые стороны организации, сопоставить возможности и риски с целью дальнейшего продуктивного её развития. Стратегия должна учитывать возможность применения новых технологий, отслеживая варианты будущих изменений. Она должна обеспечивать достижение организацией максимизации прибыли в первую очередь от основного вида деятельности.

Тогда только организация будет успешной, когда стратегия позволяет создавать потенциал для будущего. И безусловно, не надо забывать о включении в стратегию оценку и развитие кадрового потенциала, с выстроенной системой обучения и переподготовкой.

Экономика требует принятия оперативных логистических решений. В развитии экономики у разных государств наблюдаются подъемы и спады, которые сопровождаются соответствующими экономическими решениями. Ученые и практики в логистике, как науке, так и в практическом ее использовании, зарекомендовавшей себя для оперативного и оптимизационного выбора, искали ответ на многочисленные вопросы оптимизации закупочных, производственных и транспортных процессов.

На многочисленных экономических форумах в выступлениях ведущих экономистов и практиков, мы все чаще слышим такое слово как логистика. О логистике можно говорить в различных направлениях производственной деятельности организации: грузы застряли на таможне – логистика; перенаправление транспортировки груза – логистика; создание необходимого оптимального количества запасов – логистика; открыли новые маршруты движения материального потока – логистика. Растет влияние цифровых технологий в логистике на оперативность принятия управленческих решений, а значит они становятся важной составляющей по всей цепи поставок.

Результаты исследования и их обсуждение

Рассмотрим несколько практических примеров, которые показывают необходимость использования логистических принципов и методов в принятии управ-

ленческих решений предприятий и организаций различных сфер деятельности.

Поставки из России в Европу алюминия. В апреле 2022 года наблюдался рост поставок, что было связано с выполнением ранее заключенных контрактов. Страны европейского союза не вводили санкции против крупнейшего производителя «Русала», однако экспорт осложняют проблемы, связанные с логистикой. Увеличились затраты на транспортировку, так как возникла необходимость формирования новых логистических каналов, что привело к изменению цен на рынке. Импорт необработанного алюминия и катанки из России в ЕС составил 76 тыс. тонн за рассматриваемый период, цена колебалась уже на уровне \$3100–3400, рекордном с 2008 года. Увеличение составило 15%, что больше чем в апреле 2021 года, когда цена алюминия была на уровне \$2400 за тонну. Российские экспортеры, не попавшие под санкции, среди них производители металла, столкнулись с усложнением логистики поставок в Европу. Так Европейские контейнерные хабы начали отказываться от работы с РФ, поэтому даже не санкционные грузы морем доставлять стало сложно. От судозаходов в российские порты стали отказываться крупнейшие контейнерные линии [4].

Рынок парфюмерии. В профильных сетях происходит снижение спроса. Увеличение цен на 30% привело к сокращению ассортимента и пока к невозможности восстановить продажи магазинам парфюмерии и косметики.

В июне 2022 года товарооборот снизился на 12%, а количество покупок на 18% в сравнении с аналогичным периодом в 2021 году. Снизились скидки и акции, которые стимулировали покупательский спрос. Предлагаемые на этом рынке товары можно отнести к товарам широкого потребления, для которых логистика и так относилась к категории сложных. Из-за возникших проблем с логистикой стоимость продукции для массового сегмента вырастет значительно. Проблемы должны и уже начали решаться продвижением местных брендов [5].

Развитие параллельного импорта. На смену компаний ушедших из Рос-

сии брендов приходят крупнейшие онлайн-площадки путем развития параллельного импорта. В Ozon увеличивается число продавцов, что обусловлено ростом спроса и расширением ассортимента, в том числе для мужчин, индустрия красоты развивается. Возрастают продажи косметики местного производства на площадке Wildberries. В «Л'Этуаль» в мае 2022 года спрос вырос на 150% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Доля местных брендов будет увеличиваться, но для этого нужна еще и государственная поддержка. Немаловажным фактом становится активизация поддержки со стороны частных инвесторов, капитал которых должен работать в том числе на благо развития отечественной экономики. Местные поставщики будут замещать иностранные бренды и в компании Natura Siberica.

В Гражданском кодексе параллельный бренд был разрешен до 2002 года. Поэтому на законодательном уровне необходимо закрепить такую возможность. Правила ВТО отдают вопрос о параллельном импорте местным властям. Доктрина первой продажи, согласно которой перепродажа оригинальных товаров не является нарушением, разрешена в странах Евросоюза, Великобритании, Канаде, Бразилии, Турции и др. Однако необходимо соблюдать условие, при котором ввезенный товар не должен измениться в отношении качества на местном рынке, в том числе и упаковки продукции.

Беспрецедентные санкции внесли очень серьезные коррективы в транспортную логистику. Компании вынуждены в ускоренном режиме перестраивать логистические схемы, внедрять актуальные цифровые решения и искать альтернативы прежним целям и планам развития [6].

Напряженная ситуация сложилась при транзите груза через Литовскую Республику в июне 2022 года. Однако, такая сложная ситуация наблюдалась уже несколько последних месяцев. Крупные логистические компании вынуждены были адаптироваться к возникшим ограничениям и расширить поиск новых возможных вариантов доставки грузов.

Достаточный опыт логистических компаний в сфере построения цепей поставок, позволил быть теоретически готовыми к подобного рода ограничениям. Возникшая реальность потребовала новых усилий и действий, связанных с восстановлением цепочки поставок. Компании продолжали работать и были уверены, что вывоз грузов клиентов возобновится, но для этого необходимо рассмотреть все возможные способы. Проблемы в транспортировке через ряд Европейских стран у Калининградских логистических организаций начались уже давно. Но вначале эти проблемы касались лишь перевозок между странами, а не между регионами одного государства. С марта месяца 2022 года Польша по формальным предлогам остановила транзит Российских грузов. Временно приостановился вывоз экспортных грузов из Калининграда, поскольку таможенными органами Польши накладывались повышенные требования контроля за всеми ввозимыми и вывозимыми грузами. Даже если грузы соглашались пропустить, стоимость полного его досмотра оказалась необоснованно высокой. За 1 контейнер необходимо было заплатить 10 000 евро, а сам досмотр стал занимать несколько дней. При необходимости провести досмотр 44 контейнеров, затраты могут оказаться слишком высокими.

После продолжительного простоя груза, транзит из Литвы в Калининградскую область был открыт. ЕС побоялись ответных контрсанкций. Пошли первые машины с цементом. Конечно, уже прорабатывались новые маршруты. Однако высока потребность в строительных материалах, в том числе и для социальных объектов.

С подобной проблемой столкнулись и предприниматели. Так, например, предприниматель занимается производством люксовой мебели. Комплектующие импортируют из Европейских стран и из разных регионов страны. Готовая продукция уже идет в обратном направлении. В результате сложившейся сложной ситуации доставка комплектующих была временно приостановлена в связи с задержкой груза на таможне. За счет созданного ранее страхового запаса, равного 1,5 – 2 месяца, производство не остановилось.

Подобная ситуация складывается и на железнодорожном транспорте. Так Литовские железные дороги уведомили Калининградскую железную дорогу о прекращении транзита ряда товаров, попавших под санкции ЕС. Под запрет транзита попали до 50% номенклатуры грузов, в том числе стройматериалы и металлы.

В результате проведения переговоров была получена договоренность о транзите груза, и в Калининградскую область прибыл первый состав с подсанкционными грузами, транзит которых был ранее запрещен Литвой.

Практика уже показала, что в складывающихся сложных ситуациях должны быть приняты соответствующие меры и логистические решения. Мысли человека должны всегда работать на опережение, и логистика обязательно наладится.

Поэтому, региональные власти продолжают активно развивать морскую линию грузового транзита, на которой сегодня успешно работают железнодорожные паромы и различные сухогрузы. Инновационный российский двухтопливный паром «Маршал Рокоссовский» приступил к своей работе. Судно уже завершило свой первый грузовой рейс и доставило в порт города Балтийска Калининградской области грузы общим весом 2,6 тысячи тонн. Паромом можно перевозить технику, в том числе строительную, товары широкого потребления, наливные грузы в железнодорожных цистернах. Востребованность данного вида транспорта высока, его загрузка составляет 100%.

Происходящие процессы в экономике обозначили проблемы в логистике движения материальных потоков от производителя до конечного потребителя. Первая проблема связана с появившимися ограничениями, которые стремительно разрывают уже сложившиеся годами связи. Вторая группа проблем связана с возникшими транспортными ограничениями. Закрытие портов в ЕС и несогласие международных контейнерных операторов продолжать работать с логистическими потоками из России, привели к резкому возрастанию спроса на перевозки по восточному транспортному коридору.

ру. Однако его пропускная способность еще не способна подстроиться к возросшим потребностям рынка. Логистический альянс ACEX Group рассматривает перенаправить основные грузовые потоки на Китай и затронуть Турцию и ОАЭ. Начал формироваться Иранский коридор. В 2021 году наблюдалось увеличение товарооборота России и Китая на 30%. В условиях ограничений из-за санкции товарооборот может увеличиться еще на 30 – 50%. Большая нагрузка на инфраструктурные объекты: мосты, дороги и терминально-логистические комплексы, пропускная способность которых не предусматривала таких изменений.

Остро стоит проблема пограничных перевалочных комплексов на автомобильных коридорах. Расширение логистической инфраструктуры требует инвестиций. Для ускорения решений большого спектра сложившихся проблем необходимо развивать цифровую логистику, которая позволит оперативно принимать логистические решения.

Многие крупные логистические компании готовы к устранению дефицита пропускной способности. Создание портовой инфраструктуры предусматривает строительство вместе с Китайскими партнерами новых контейнерных терминалов. Для этого необходимо предусмотреть государственное участие в плане обеспечения финансовой поддержки в виде лизинговых платежей и льготных банковских кредитов. Компания «Максима Логистик» и компания «Грузовичкофф ХХЛ» готовы к расширению крупнотоннажных автомобильных перевозок. Перспективными направлениями могут стать переориентация маршрутов в границах Евразийского экономического Союза на Восточную Азию.

Но для этого требуется развитие автомобильного транспорта, которое предусматривает обновление и расширение парка. Только использование лизинга не решит проблему из-за значительного его удорожания. Российские производители автомобилей ощутили отсутствие поставки комплектующих из Европы. Необходимо направить ресурсы на отечественное производство, но для этого требуется время. Оценка экономиче-

ской ситуации показывает на снижение основных экономических показателей. И только развитие производства, применение новых технологий смогут ускорить процессы эффективного развития бизнеса и экономики в целом.

Федеральным проектом, который будет способен развить высокотехнологичные отрасли бизнеса и поднять логистику может стать строительство высокоскоростных магистралей (ВМС).

Большие возможности открываются и для железнодорожного транспорта. Должны быть сформированы новые логистические маршруты для обеспечения необходимых объемов перевозок для экспорта и импорта.

Возрастает важность равномерной загрузки мощностей, ритмичной работы по всей цепочке. Между экспортерами и терминально-логистическими центрами необходимо создавать транспортные коммуникации. Для этого требуется оптимизация как перевозочных, так и таможенных технологий [7].

Выводы

Таким образом, логистизация экономики имеет место при возросшей необходимости принятия управленческих решений по всей логистической цепочке от производителя к потребителю. Проблемы в продвижении материальных и сопутствующих потоков возникают как во внешней, так и во внутренней логистике. Поэтому необходимость своевременного их решения важна как для отдельной организации, так и для бизнеса в целом. Для этого требуется комплексное развитие инфраструктурных объектов, обеспечивающих полноценную оптимизацию в движении потоковых процессов. Безусловно, здесь нужна государственная поддержка через развитие законодательной базы, расширения направлений инвестиций и использование новых технологических решений. Кроме того, поддержка со стороны государства должна быть поддержана частными инвесторами. Обозначившиеся на этом этапе проблемы надо направить в русло позитивных изменений в экономике и логистике. Это будет способствовать созданию новых производств, технологий и логистических цепочек.

Библиографический список

1. Логистика: учебник / под ред. Б.А. Аникина. М.: ИНФРА-М, 2021. 320 с.
2. Слоун Р.Е., Рубен Е., Слоун Дж.Д., Менцер Д.Т. Новые идеи в управлении цепями поставок: пять шагов, готовые ведут к реальному результату. М.: Альпина Паблиш, 2017. 230 с.
3. Голдеби Т., Голдеби Т., Мартиченко Р. Бережливое производство и 6 сигм в логистике: Рук. по оптимизации логистических процессов / перевод с англ. Т.Е. Ежов; науч.ред. Р.В. Морозов. Минск: Гревцов Паблиш, 2009. 316 с.
4. Зайнуллин Е. Алюминий из прошлого // Газета «Коммерсантъ». 2022. № 111. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/daily/139211> (дата обращения: 04.07.2022).
5. Мерцалова А., Костырев А. У парфюмерии выдыхается оборот // Газета «Коммерсантъ». № 112. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/daily/139212> (дата обращения: 05.07.2022).
6. Загайнов М. Как будет работать параллельный импорт и стоит ли опасаться резкого роста «серой» продукции. Интервью руководителя ФТС Владимира Булавина // Российская газета. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2022/06/24/vvoz-i-malenkaia-telezhka.html> (дата обращения: 04.07.2022).
7. Всеобщая «перепрошивка» // Forbes. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.forbes.ru/brandvoice/465891-vseobsaa-pereprosivka> (дата обращения 11.07.2022).