

С.С. Стороженко

ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Исследуются особенности становления логистической отрасли в стране, характеризуются институциональные предпосылки ее формирования. Обосновываются приоритеты государственного регулирования логистических процессов.

Ключевые слова: государственное регулирование; кластер; логистика; отрасль; провайдер.

We research peculiar features of establishing logistics industry in our country and characterize institutional prerequisites of forming it. The priorities of state regulation of logistics processes are proved.

Keywords: state regulation; cluster; logistics; industry; provider.

Диверсификация экономики Российской Федерации является одной из главных задач обеспечения национальной безопасности, актуальность которой определяется необходимостью создания объективных предпосылок для устойчивого развития страны. Кроме того, острота потребности в них определяется общей малоблагоприятной мировой финансовой обстановкой, которая сложилась в результате кризиса 2008 года. Препятствиями на пути такой диверсификации достаточно долгое время считались: 1) высокая степень износа основных фондов предприятий реального сектора экономики; 2) сложность доступа к источникам финансирования капиталовложений; 3) низкие темпы внедрения нововведений; 4) недостаточное государственное стимулирование процессов обновления производства [14]. Эти факторы, несомненно, еще не утратили своей значимости. Однако сегодня пришло понимание того, что на пути диверсификации существует такой барьер, как слабая логистическая активность предприятий.

Нельзя не отметить, что целенаправленная диверсификация экономики страны должна включать логистическую компоненту, поскольку речь идет, по сути, не только о выделении ведущих секторов экономики, но и об их синтезе комплексно-отраслевой направленности [11]. Что-

бы преодолеть этот барьер, недостаточно простого принятия отечественными предприятиями на вооружение концепции управления цепями поставок. Необходимо сформировать новую отрасль, миссией которой должно стать логистическое обслуживание, т.е. предоставление услуг по управлению товародвижением и построению конкурентоспособных цепей поставок.

Логистическую отрасль не следует соотносить с транспортной, которая по определению является одним из видов производственной инфраструктуры. Хотя сегодня и наблюдается стремление придать транспортным предприятиям статус логистических компаний, несмотря на то, что они занимаются исключительно только перевозками. Следует отдавать отчет в том, что роль предприятий такой отраслевой принадлежности в организации логистических систем сводится, как правило, лишь к формированию транспортных связей между их элементами. Последние представляют собой объекты, на которых осуществляются логистические операции и формируются производственные, товарные запасы и запасы незавершенного производства [5]. К их числу относятся склады, производственные цеха, логистические центры. Безусловно, в транспортной отрасли есть и своя логистика, поскольку на ее предприятиях также осуществляют-

ся логистические операции, например, в сфере материально-технического снабжения, а также решаются задачи по организации логистических взаимодействий, в частности, в случае смешанных перевозок. Однако в оптимизации организации перевозок технологическая составляющая доминирует над логистической.

Сегодня складываются благоприятные институциональные предпосылки для формирования такой отрасли. Их возникновение следует связывать, по крайней мере, с двумя факторами: 1) вступление РФ в ВТО; 2) усиление понимания необходимости государственного регулирования логистических процессов в национальной экономике.

Членство РФ в ВТО открывает новый этап вступления страны в мирохозяйственные связи. Этот шаг меняет логику формирования международных цепей поставок, так как нормы межфирменного взаимодействия теперь подпадают под влияние регламентов ВТО. Кроме того, отечественный рынок становится более привлекательным для зарубежных логистических провайдеров. Их вхождение на внутренний рынок логистических услуг страны, который еще только формируется, должно придать ему новый импульс развития, поскольку трансфер современных технологий управления цепями и закрепление международных логистических стандартов при этом неизбежен. Примером служит ввод в РФ в правовой оборот международных стандартов качества ISO (в форме национального стандарта), регламентирующих обеспечение безопасности цепей поставок [6]. Одновременно с этим вступление РФ в ВТО актуализирует потребность приведения национальной транспортно-логистической инфраструктуры в соответствие с зарубежными стандартами в этой области, что также следует признать полезным для страны.

Отнесение к объектам государственного регулирования логистических процессов в экономике страны является объективным шагом, так как полагаться на «невидимую руку» рынка нельзя [13]. Примером здесь является разрастание розничных торговых сетей в РФ, которые

встроены в систему вертикальных соглашений. Последние, как известно, являются институциональной основой формирования цепей поставок и даже регламентируются Федеральным законом РФ «О защите конкуренции». Однако, как показала практика, чтобы остановить процесс развития таких сетей, который сопровождался масштабным вытеснением с рынка малых торговых предприятий, потребовался Федеральный закон РФ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в РФ». Согласно ему, торговым сетям в субъектах РФ, а также в Москве и Санкт-Петербурге, в случае занятия более четверти рынка продовольственных товаров запрещается приобретать, строить и арендовать новые торговые площади.

Однако требуется обеспечить оптимальное соотношение государственных и логистических регуляторов логистических процессов в экономике. Это условие обусловлено пределами состоятельности первого из них, которые ограничивают: 1) недостаточная информированность государственных структур; 2) сложность предвидения реакции частного сектора экономики на действия правительства; 3) государственный бюрократизм; 4) наличие политических ограничений, т.е. фактор политической реальности, часто довлеющий над полной информированностью [9; 13].

Уже сегодня в политике государственного регулирования экономики достаточно отчетливо просматривается логистический блок задач: 1) организация федеральной контрактной системы в сфере государственных закупок; 2) развитие логистической инфраструктуры; 3) формирование логистической отрасли; 4) установление национальных стандартов выполнения логистических процессов и управления цепями поставок; 5) организация подготовки специалистов по логистике и управлению цепями поставок [1; 4]. Решение второй задачи, несомненно, является необходимым условием для развития логистической отрасли. Актуальность этой задачи во многом обусловлена спецификой геополитического положения страны, которая проявляется, в частности,

в обширности территории, чрезвычайной «недоселенности» ее северной части, низким качестве транспортной инфраструктуры к востоку от Урала и др. [12]. Кроме того, она обусловлена необходимостью разрешения логистических проблем в городских агломерациях [8].

Требование создать логистическую отрасль в РФ, по нашему мнению, впервые было обозначено в Постановлении «О комплексной программе развития инфраструктуры товарных рынков РФ на 1998–2005 годы» [2]. Например, в данном Постановлении декларирована необходимость развития организаций, оказывающих логистические услуги. Хотя меры по достижению этой цели не были определены. Данное требование повторно, но неявно обозначено в Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года [3]. В Концепции ставится задача формирования производственно-территориальных кластеров, взаимодействия в которых априори происходят в рамках цепей поставок, т.е. потребность в логистических провайдерах просматривается сама собой. Эта же задача отражена в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» [4]. Причем отдельное внимание в ней уделяется вопросу создания единой информационной среды, которая необходима для логистических взаимодействий различных видов транспорта. Особые надежды в достижении этой цели возлагаются на глобальную навигационную спутниковую систему Глонасс. В данной Стратегии главный акцент делается на управление поставками в транспортных системах [4]. Аналогичная позиция широко поддерживается специалистами [10].

Последнее обстоятельство, по нашему мнению, предопределяется, прежде всего, тем, что в РФ пока не разработана политика формирования и развития логистических кластеров, которая, например, в странах ЕС уже давно реализуется. Хотя в советское время отдельные элементы такой политики реализовывались [7]. Отсутствие такой политики, по нашему мнению, может иметь, по крайней мере, одно из двух отрицательных последствий. Пер-

вое заключается в противоречии между масштабными корпоративными инициативами ОАО «РЖД», которые связаны с планированием создания опорной сети терминально-логистических центров на ее материально-технической базе, и региональными кластерными логистическими инициативами. Второе – покрытие товаропроводящей сетью всей территории страны, которое требуется осуществить в соответствии с императивами концепции обеспечения национальной безопасности, может длительное время оставаться нерешенной проблемой [14]. Причем ожидание того, что эту миссию могут взять на себя розничные торговые сети, не подтверждается официальными статистическими данными. Объясняется это ситуация достаточно просто. На размещение новых сетевых магазинов первоочередное влияние оказывает фактор их приближенности к региональным центрам торговых зон, которые преимущественно находятся в городах.

Российские стандарты выполнения логистических процессов и управления цепями поставок условно можно разделить на две группы: 1) базирующиеся на принципах международных стандартов качества (ISO); 2) регламентирующие требования к отдельным логистическим операциям. Во втором случае регламентируются выполнение операций погрузки и разгрузки грузов и организация перевозок грузов. Кроме того, устанавливаются требования к обеспечению безопасности труда при выполнении таких логистических операций. Одной из особенностей таких стандартов следует считать то, что они не объединены в рамках одного технического регламента.

Государственное регулирование логистических процессов, несомненно, нуждается в информационном обеспечении. В этом плане положительной следует признать практику Федеральной службы государственной статистики РФ, которая вплоть до 2011 года отслеживала инновационную активность предприятий в сфере логистики и управления цепями поставок. Однако такой учет ей уже не ведется. Такой подход является ограничительным,

так как он не позволяет понять отраслевую специфику потребности в логистических решениях, прогнозировать требования к ним, а также вырабатывать государством адекватные меры по регулированию логистических процессов.

Основу логистической отрасли должны составить, прежде всего, 3 PL – провайдеры. Чтобы ускорить процесс ее формирования, требуется не только развивать логистическую культуру. Необходимо создать условия для реализации такими провайдерами инвестиционных проектов. Достичь этой цели можно с помощью института частно-государственного партнерства. Участие в нем государства в целом оправданно, так как речь, как правило, идет о складах общего пользования, логистических центрах и т.п., т.е. об инфраструктурных объектах, капиталовложения в которые связаны для него с наименьшими инвестиционными рисками.

Таким образом, сегодня существуют все предпосылки для построения логистической отрасли. Существенный вклад в ее создание вносит государство. Однако его воздействие на логистические процессы в экономике страны нельзя признать в полной мере эффективным до тех пор, пока не будет разработана национальная логистическая кластерная политика.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон РФ от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Постановление Правительства РФ от 15.06.1998 г. № 593 «О комплексной программе развития инфраструктуры товарных рынков РФ на 1998–2005 годы». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического

развития Российской Федерации на период до 2020 года». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 848 «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. *Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж.* Логистика: интегрированная цепь поставок / пер. с англ. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. 640 с.

6. ГОСТ Р 53663-2009 (ИСО 28000:2005). Система менеджмента безопасности цепи поставок. Требования. М.: Изд-во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ», 2010. 14 с.

7. Инструкция по разработке схем генеральных планов групп предприятий с общими объектами (промышленных узлов): Постановление ГК СМ ССО по делам строительства от 09.06.1978 года № 114. М., 1978.

8. *Лола А.М.* Основы градостроения и теории города (в российской интерпретации). М.: КомКнига, 2005. 344 с.

9. *Портер М.* Международная конкуренция / пер. с англ.; под ред. и с предисл. В.Д. Щетинина. М.: Междунар. отношения, 1993. 896 с.

10. *Прокофьева Т.А., Сергеев В.И.* Логистические центры в транспортной системе России. М.: Издат. дом «Экономическая газета», 2012. 524 с.

11. *Семенов А.И.* Логистика. Словарь и библиография: справочное пособие: СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 1999. 67 с.

12. *Сорокин К.Э.* Геополитика современности и геостратегия России / Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН). М., 1996. 168 с.

13. *Стиглиц Дж.Ю.* Экономика государственного сектора / пер. с англ. М.: Изд-во МГУ; ИНФРА-М, 1997. 720 с.

14. Экономическая безопасность России: общий курс / под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. М.: Дело, 2005. 896 с.