



Василий Демин,  
к.т.н., заместитель директора,  
Координационный совет по логистике,  
директор НОЦ-ТЛ, МАДИ

# РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ «РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ: СОВРЕМЕННАЯ СИТУАЦИЯ, ПРОГНОЗ, КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ И ПРИОРИТЕТЫ КОМПАНИЙ»

В течение последних 9 лет Координационный совет по логистике и МАДИ проводят исследование, посвященное оценке текущего состояния и прогнозам развития логистики в России. Методы исследования включают анкетирование производственных, торговых и логистических компаний, анализ статистических данных, экспертную оценку, а также разработку рекомендаций по повышению эффективности логистических процессов. Исследование традиционно проводится с декабря по январь, что позволяет подвести итоги предыдущего года и оценить планы развития компаний на кратко- и среднесрочную перспективу.

В этом году подготовлено 15 вопросов, позволяющих провести анализ ретроспективы и оценку планов развития компаний. В исследовании приняли участие более 400 компаний из следующих отраслей: машиностроение; энергетика и нефтегазовая отрасль; электроника и телекоммуникации; товары народного потребления/FMCG; 3PL, транспортировка, экспедиция, таможня; продукты питания; медицина/фармацевтика; розничная торговля.

Анализ ответов респондентов на первый вопрос исследования: «Какие основные логистические задачи были решены компанией в 2015 году?» показал, что многие компании в 2015 году сосредоточились на внедрении систем управления (SCM, ERP, WMS, TMS и др.). Второй ключевой задачей стало повышение уровня логистического обслуживания клиентов по основным параметрам: точность, своевременность, надежность и устойчивость.

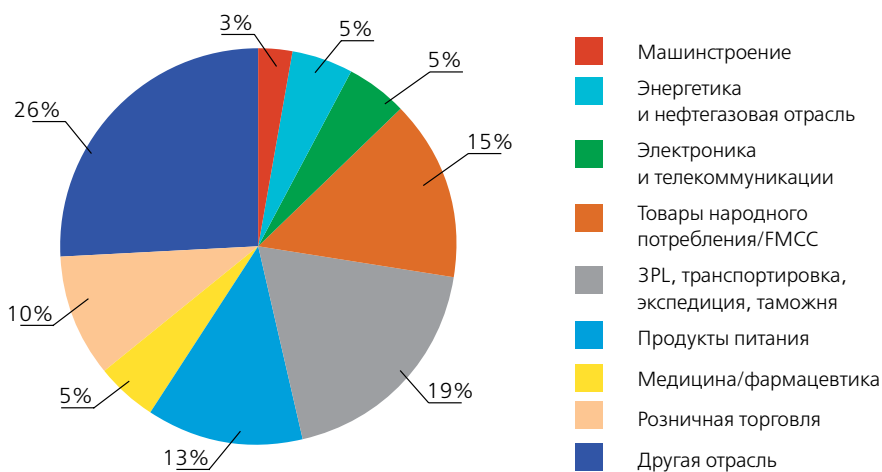


Рисунок 1. Распределение компаний-респондентов по отраслям

Приоритеты компаний динамично изменяются каждый год. Так, в 2013 году результаты анализа ответов на аналогичный вопрос показали, что большинство компаний основным посчитали создание собственной логистической инфраструктуры (скла-

дов, РЦ, формирование автопарков), второе место заняла оптимизация затрат. В 2014 году на первом месте среди приоритетных направлений стояла задача по оптимизации затрат. Традиционный вопрос исследования касается изменения штатной числен-



Рисунок 2. Приоритетность логистических задач, решенных компаниями-респондентами в 2015 г.

ности персонала, занятого в логистике. Впервые за последние годы в 2015 году выявлена отрицательная динамика (рис. 3). Так, в 51% случаев у компаний-респондентов штат сотрудников сократился: до 20% персонала сокращено у 76% респондентов, от 20 до 40% – у 16% респондентов, от 40 до 60% – у 8%. В 2013–2014 годах сокращение персонала компаний-респондентов было не столь масштабным. Сокращения 2015 года коснулись не только сотрудников операционного звена, но и руководителей. Значительная часть респондентов отметила латен-

тные сокращения, выражающиеся в изменениях уровня заработной платы и других условий труда, которые приводили к добровольным увольнениям. В официальной статистике подобные изменения не идентичны термину «сокращение», однако в большинстве случаев компании-работодатели преследовали целью добровольное увольнение сотрудников при изменении условий. По итогам 2015 года большинство компаний-респондентов (60%) зафиксировали снижение объема товарного потока, структура изменений отражена на рис. 4.

Негативные показатели 2015 года стали первым значительным снижением в объеме товаропотоков компаний-респондентов с 2009 года. Результаты оценки 2014 года были положительными: компании показывали увеличение товаропотока, несмотря на ухудшение макроэкономических показателей.

Вместе с тем большинство компаний-респондентов оптимистично смотрят на ближайшую и среднесрочную перспективу, планируя значительно увеличить объем товарного потока в течение 1–2 лет. Многие компании рассматривают кризисные факторы в экономике как возможность увеличения доли присутствия на рынке за счет повышения конкурентных преимуществ и ослабления других предприятий отрасли. Структура планируемых изменений представлена на рис. 5.

Вместе со снижением объема товаропотока 48% респондентов отметили, что в 2015 году сократились затраты на логистическое обеспечение (рис. 6, 7). Проведенный анализ логистических затрат в стоимости продукции показал, что у 31% респондентов величина данных затрат не превышает 5%, у 29% респондентов уровень затрат на логистику варьирует от 5 до 10%.

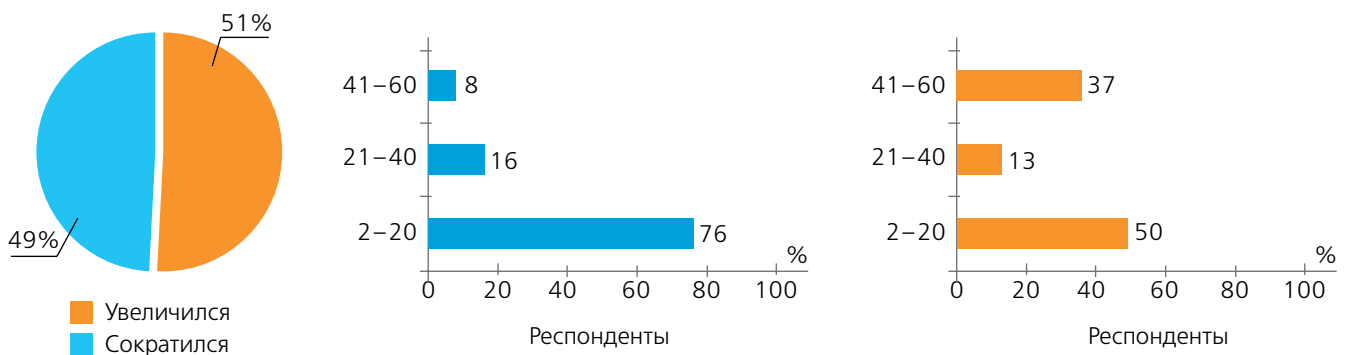


Рисунок 3. Изменения в количестве персонала, занятого в логистике компаний-респондентов в 2015 г.

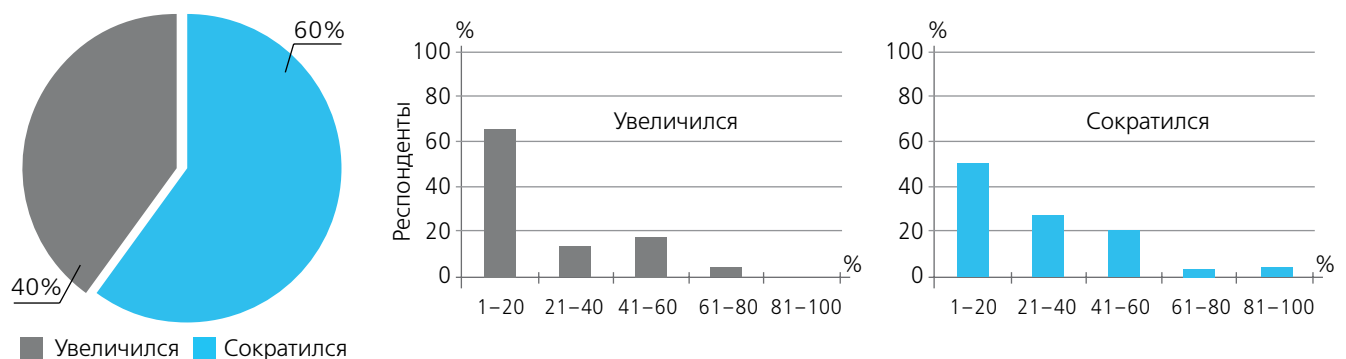


Рисунок 4. Изменения объемов товарного потока компаний-респондентов в 2015 г.

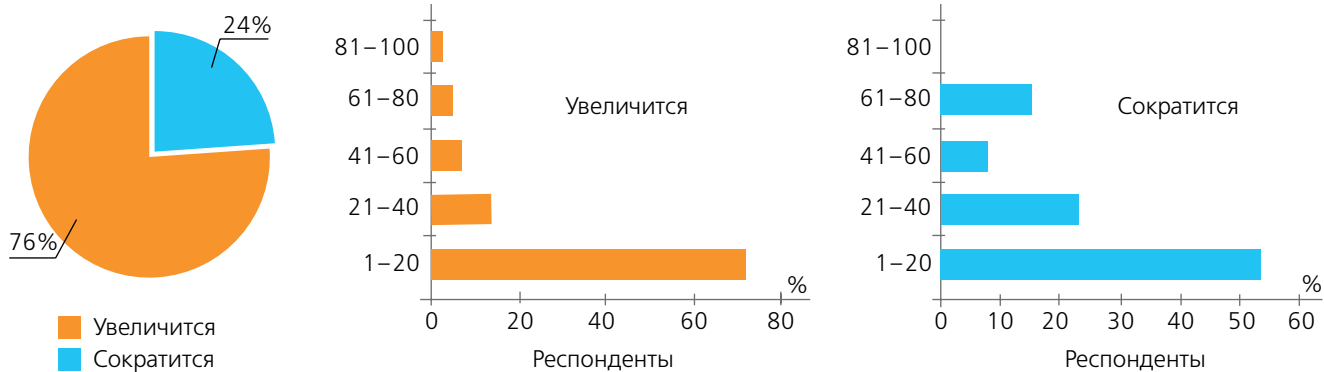


Рисунок 5. Прогнозирование изменения объемов товарного потока компаний-респондентов в 2015 г.

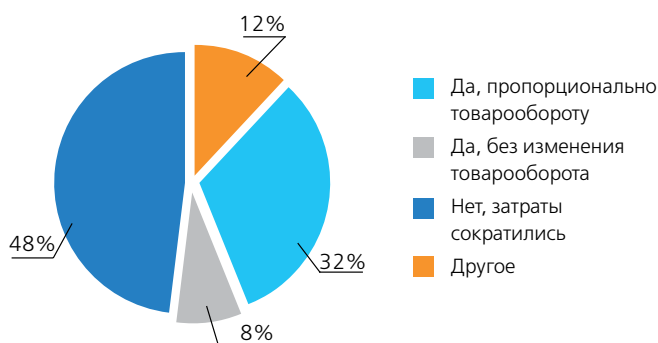


Рисунок 6. Изменение затрат на логистику в 2015 г.

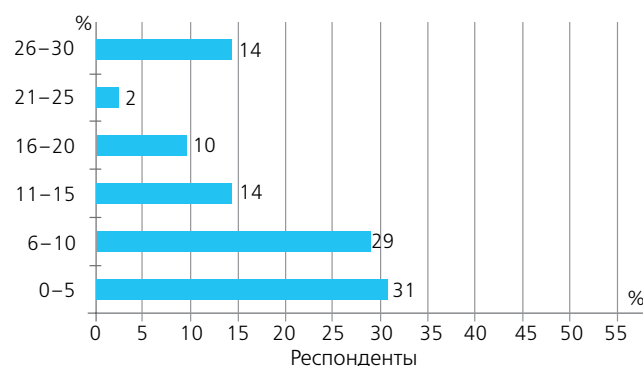


Рисунок 7. Доля логистических затрат в стоимости продукции, %

Согласно исследованию оценки текущего состояния и прогнозов развития логистики в России, 45% респондентов указали, что наибольшие затраты в логистической системе занимает транспортное обеспечение, 35% респондентов заявили, что наименьшие затраты относятся к таможенному оформлению. Второе место по величине затрат занимают хранение и грузообработка.

Большинство респондентов отметили, что в 2016 году увеличат объем использования услуг логистических операторов или начнут пользоваться такими услугами (рис. 8).

По мнению большинства респондентов, к настоящему времени возникли следующие проблемы, препятствующие эффективной работе с логистическими операторами:

- недостаточно высокое качество оказываемых услуг, в том числе задержки и срывы по оказанию услуг, отсутствие своевременной обратной связи, неоперативная реакция на запросы, низкий уровень использования систем контроля грузопотоков;
- часто меняющиеся тарифы на обслуживание после заключения договора, низкая прозрачность ценообразования;

- неготовность к внедрению новых IT-решений;
- отсутствие гибкости в формировании предложений для компаний с нестандартными грузами;
- неравномерное развитие инфраструктуры по регионам России и невозможность обеспечения единого уровня качества по всей цепи поставок.

Значительная часть респондентов (рис. 9) выделяет инновационные решения и технологии в логистике как приоритетное направление в развитии компании. Большая часть респондентов планирует сосредоточиться на внедрении систем управления, позволяющих автоматизировать процессы, снижая трудоемкость и риск ошибки сотрудников. Многие компании планируют повысить эффективность работы своих складских подразделений за счет более прогрессивных технологий, позволяющих увеличить плотность хранения одновременно с повышением скорости и точности выполнения операций. В транспортном обеспечении большинство компаний планирует внедрить технологии, позволяющие контролировать и в режиме реального времени управлять транспортными потоками с учетом условий многофакторности задач.

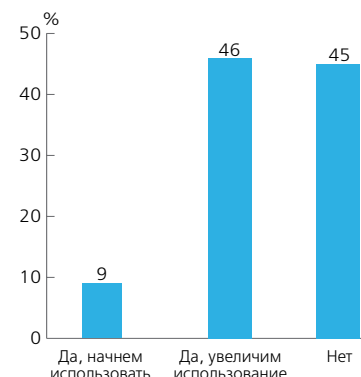


Рисунок 8. Планирование использования услуг логистических операторов в 2016 г.

Основной задачей на ближайшие два года большинство компаний (46% респондентов) считает повышение уровня логистического обслуживания клиентов. 21% респондентов планируют сосредоточить свои усилия на оптимизации затрат (рис. 10).

Компании-респонденты выделили следующие способы оптимизации логистических процессов, связанных с повышением уровня обслуживания клиентов:

- автоматизацию логистических процессов – внедрение систем управления (SCM, WMS, TMS и др.);
- аутсорсинг;

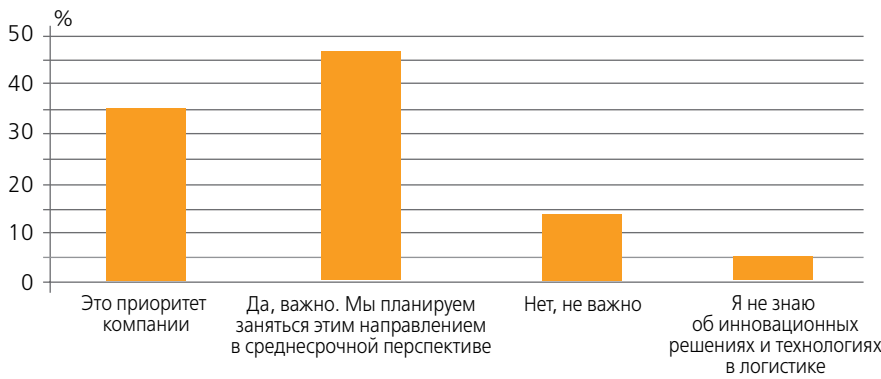


Рисунок 9. Использование компаниями-респондентами инновационных решений/технологий в логистике

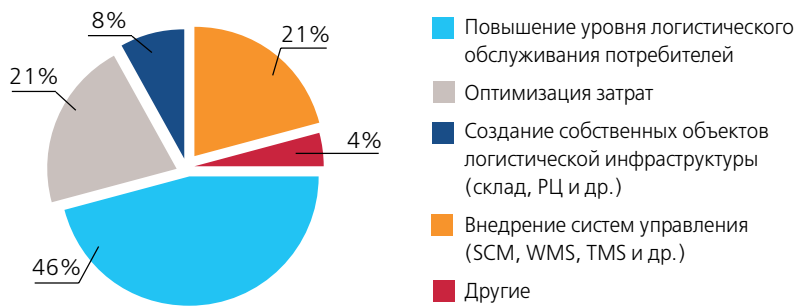


Рисунок 10. Основные задачи, которые планируют решать компании-респонденты в 2016–2017 гг.

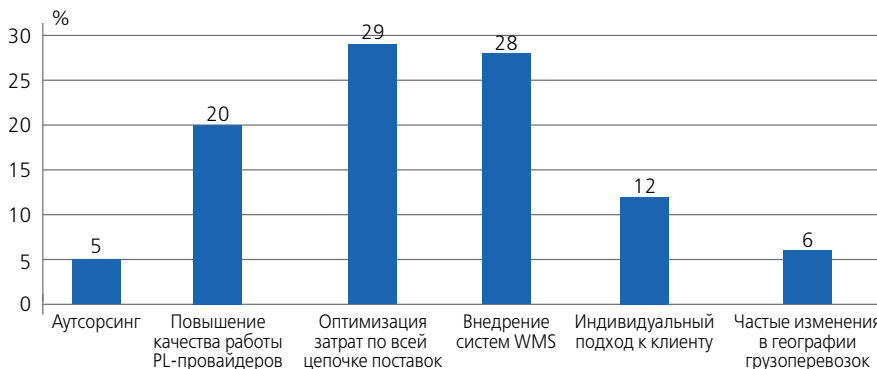


Рисунок 11. Основные тенденции в логистике за последние 3 года

- внедрение бережливого производства;
- мотивацию персонала, повышение производительности труда;
- внедрение инновационных технологий;
- разработку новых транспортно-технологических схем;
- внедрение централизованного управления товародвижением и создание инфраструктуры.

Участники исследования отметили, что в последние годы также определены устойчивые тенденции в развитии логистики, которые существенно повлияли на эффективность процес-

сов, и продолжают оказывать влияние в будущем. К таким тенденциям компании-респонденты отнесли:

- оптимизацию затрат по всей цепочке поставок;
- повышение требований клиентов к логистическому обслуживанию;
- повышение качества работы PL-провайдеров;
- увеличение объема качественной логистической инфраструктуры, внедрение систем управления класса TMS и WMS;
- сокращение импорта;
- внедрение новых KPI для лучшего контроля ситуации;

- профицит складских помещений;
- контроль затрат на всех этапах логистической цепи;
- высокая конкуренция у перевозчиков.

По результатам опроса компаний и экспертов, принимавших участие в исследовании, определены основные проблемы, оказывающие влияние на уровень эффективности логистических процессов в России:

- Нестабильная макроэкономическая ситуация в стране.
- Введение системы «Платон».
- Низкий уровень образования в сфере логистики.
- Снижение товарооборота/перевозок из-за санкций.
- Снижение платежеспособности потребителей/клиентов.
- Недостаточно развитая логистическая и дорожная инфраструктура.
- Уровень безопасности.
- Высокая стоимость заемных средств.
- Низкий уровень использования электронного документооборота.
- Отсутствие признанных правил и стандартов организации бизнес-процессов в логистике.

Подводя итоги исследования, ежегодно группа экспертов Координационного совета по логистике формирует пять основных рекомендаций, которым можно будет следовать в ближайшее время. В этом году к числу таких рекомендаций относятся:

- формирование профессиональных компетенций специалистов, задействованных в логистических процессах; связь KPI с мотивацией сотрудников;
- улучшение качества данных, внедрение системы нормативно-справочной информации, тарификации логистических операций;
- комплексная автоматизация логистических процессов;
- внедрение бережливого производства;
- оптимизация параметров товаропотоков и запасов (оборачиваемость, неравномерность, кратность партий).

Подробные рекомендации по внедрению данных направлений будут представлены в журнале «ЛОГИСТИКА» в цикле публикаций Координационного совета по логистике.