

Электронный научный журнал «Век качества» ISSN 2500-1841 <http://www.agequal.ru>

2020, №3 http://www.agequal.ru/pdf/2020/AGE_QUALITY_3_2020.pdf

Ссылка для цитирования этой статьи:

Чен Бок Сун, Кузьмичёва И.А. Проблемы развития российских транспортно-логистических компаний // Электронный научный журнал «Век качества». 2020. №3. С. 103-114. Режим доступа: <http://www.agequal.ru/pdf/2020/320007.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

УДК 65

Проблемы развития российских транспортно-логистических компаний

Чен Бок Сун,

*студент Школы экономики и менеджмента Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточный федеральный университет», 690091, Приморский край, г. Владивосток, ул. Суханова, 8
e-mail: chen.lina@yandex.ru*

Кузьмичёва Ирина Александровна,

*доцент, кандидат экономических наук
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Дальневосточный федеральный университет», 690091, Приморский край, г. Владивосток, ул. Суханова, 8
e-mail: kuzmicheva.ia@dvfu.ru*

Аннотация. Из-за огромной территории нашей страны качественные услуги транспортно-логистических компаний (ТЛК, организация и осуществление транспортно-экспедиционной деятельности по прибытию и отправлению грузов при помощи различных видов транспорта) в России бесспорно необходимы практически для всего населения страны. Сегодня транспорт является одной из самых основных отраслей, формирующих ВВП России (по данным Росстата за 2019 г. «Транспортировка и хранение» составляет 6,6% от общего ВВП страны).

Однако под влиянием множества внутренних и внешних факторов развитие транспортно-логистической отрасли претерпевает стагнацию и упадок как внутри компаний, так и, соответственно, на рынке транспортной логистики в целом. Целью статьи является исследование существующих актуальных проблем на российском рынке транспортной логистики. Объектом исследования являются российские транспортно-логистические компании, предметом – проблемы ТЛК в РФ. В задачи исследования входит следующее: поиск сигналов о наличии проблем в отрасли; факторы, влияющие на развитие ТЛК; внутренние и внешние проблемы ТЛК. Для изучения поставленного

вопроса будут применены количественные и эмпирические методы исследования (изучение разнообразных источников информации и ее анализ, наблюдения), описательный метод.

Ключевые слова: транспортно-логистическая отрасль; факторы развития; инновационное развитие; государственно-частное партнерство; образование кадров транспортной отрасли.

Сигналы о наличии проблем в данной области

Чтобы понять, действительно ли рассматриваемая область носит проблемный характер, необходимо обнаружить и описать наличие сигналов в ней. Рассмотрим некоторые факты, актуальные для транспортной отрасли.

Нельзя не отметить, что в России 30-40% от стоимости товара, лежащего на полке, занимают затраты на его логистику, в то время, как в западных компаниях максимальное значение этого показателя равно 28%.

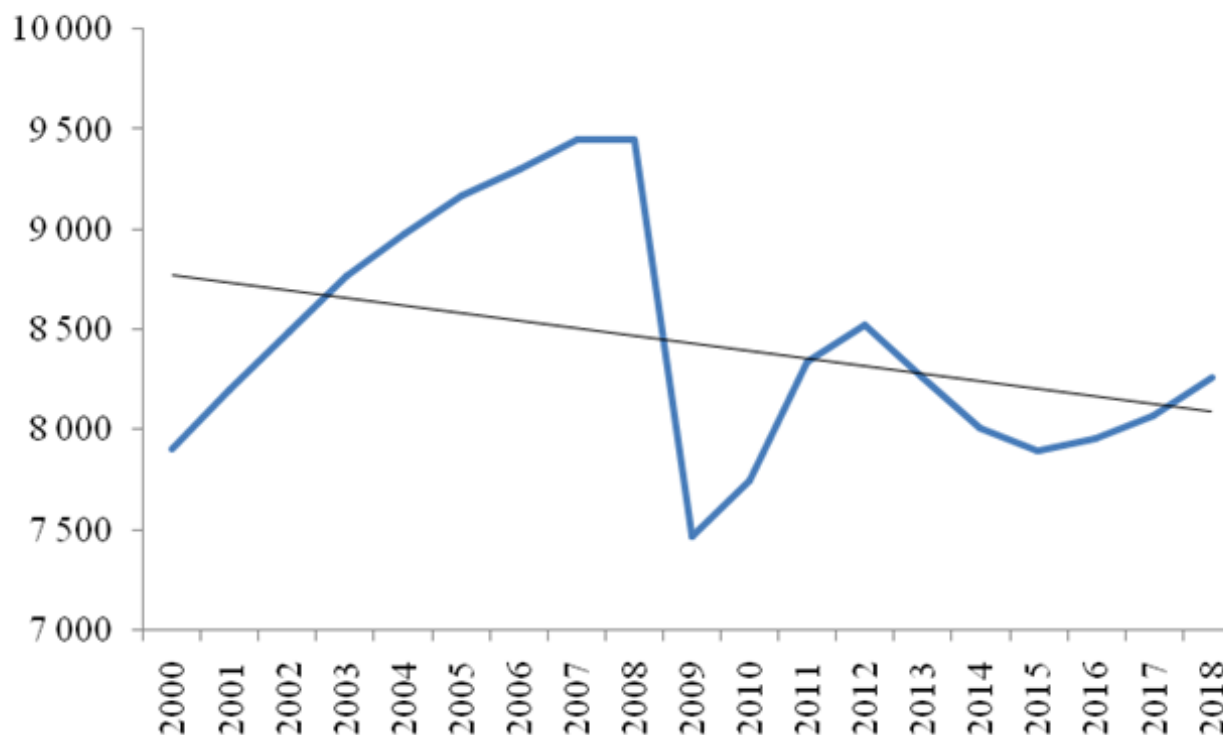
Среди сигналов наблюдается и такой, как безопасная доставка груза. Из-за сложной и длинной цепочки процесса доставки (обычно 7-8 этапов) некоторые специалисты из области транспортной безопасности ведут себя некомпетентно, что в конечном итоге становится проблемой для безопасности и сохранности груза [6].

Согласно исследованиям Всемирного банка, Россия занимает 99-е место по индексу развития логистики (LPI) [10]. Касаясь других частных показателей, ситуация также оставляет желать лучшего, например: по показателю стоимости внутренней доставки на международном уровне Россия находится на 131-й позиции, по состоянию международных перевозок – на 97-й, по состоянию транспортно-логистической инфраструктуры – на 93-й и по скорости доставки – на 87-й позиции. Исходя из данной информации, мы можем сделать вывод о том, что РФ является одной из самых отстающих стран в области транспортной логистики, что, несомненно, является проблемой, требующей внимания из-за важности отрасли для экономики страны.

Проанализировав информацию из Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС) о доли убыточных транспортно-логистических компаний, которая составляет 33%, можно сделать вывод о том, что почти треть компаний на рынке неустойчива и неконкурентоспособна. Это также подтверждают слова эксперта из данной области Евгения Дмитриева о том, что 80% компаний в отрасли грузоперевозок не могут удержаться на рынке более 5 лет, что особенно касается малых предприятий [4].

Объяснения тому, что затраты на логистику на территории России больше, чем на Западе, на первый взгляд, довольно очевидны – причина в огромных территориях России по сравнению с Западной Европой. Казалось бы, это естественное явление, всего лишь издержки крупного масштаба страны, но, опираясь на данные из приложения А, возникает вопрос: почему в таком случае темпы роста с 2009 по 2018 гг. намного более непостоянны и в целом ниже, чем за предшествующие годы, начиная с 2000 г.? Вывод напрашивается сам: проблема не в масштабе страны, а в самих компаниях, которые неэффективно управляют затратами предприятия.

На основании проанализированных статистических данных (Приложение А), полученных на сайте Росстата, представим наглядно динамику роста показателей перевозки грузов по всем видам транспорта (рис. 1).



Источник: составлено автором на основе данных из <https://www.gks.ru/>

Рис. 1. Динамика показателей перевозки грузов в РФ, млн тонн

Как показывает рис. 1, ситуация в сфере грузоперевозок в последние годы значительно ухудшилась (отрицательный тренд). Резкий спад, приходящийся на 2009 г. можно объяснить наступлением кризиса в 2008 г. и вынужденным повышением тарифов во избежание денежных потерь от снизившегося физического спроса. То есть можно сделать вывод о том, что транспортные компании не предвидели осложнений в экономике, и это, в свою очередь, говорит о том, что компании при разработке стратегии развития не учли подобных возможных нюансов из-за некомпетентного персонала в сфере стратегического планирования, на которую напрямую влияет информационная система, используемая на предприятии.

Также предлагаем рассмотреть данные, взятые из Росстата, о показателях рентабельности продаж и рентабельности активов деятельности

автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам и деятельности водного транспорта (Табл. 1).

Таблица 1. Показатели рентабельности продаж и активов в сферах деятельности автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам и в сфере деятельности водного транспорта, в процентах

	Рентабельность продаж		Рентабельность активов	
	Факт	Норма	Факт	Норма
Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам	4,0	5,2	4,4	5,0
Деятельность водного транспорта	3,5	6,2	3,3	3,4

Источник: составлено автором на основе данных из <https://taxslov.ru/>

Анализ полученных данные и сравнение фактических показателей рентабельности с нормальными показываает, что такой важный финансовый показатель на предприятии, как рентабельность, принимает довольно низкие значения по отношению к нормам, установленным ФНС РФ. Низкие показатели рентабельности объясняются двумя основными причинами: нерациональное использование результатов деятельности.

Факторы, влияющие на развитие ТЛК

Для того, чтобы понять, что влияет на развитие компаний транспортной логистики, рассмотрим основные внутренние и внешние факторы, особенно имеющие отношение к прогрессу в данной отрасли.

К *внутренним факторам* развития можно отнести следующие:

—*инновационная логистика*. Она обеспечивает постоянный процесс стимулирования и внедрения инноваций, целью которых являются оптимизация и повышение уровня управления всевозможными логистическими процессами и поиска резервов. Инновации в данной сфере являются основой

для лучшей организации и реализации бизнес-процессов и должны обязательно входить в бизнес-стратегию предприятия. В случае отсутствия развития в области инноваций у компании остается единственный способ решения этой проблемы: заимствование опыта и знаний у других компаний. Но, учитывая то, что у каждой компании – своя специфика, данный метод борьбы с возникающими проблемами является не совсем рациональным, а его модификация может потребовать еще больших средств, как материальных, так и нематериальных [8];

—*управление персоналом* (а именно, его подбор и отбор). В современных условиях рыночной экономики данному фактору придается наибольшее значение, потому что сотрудники компании – это ее основной ресурс. Качество и эффективность работы кадров в большей степени определяют экономические результаты деятельности компании. В совокупности подбор и отбор кадров применяются с целью изучения психологических и профессиональных качеств потенциального сотрудника для наличия возможности установить, позволят ли его способности выполнять все надлежащие обязанности рассматриваемой должности [5];

—*эффективность менеджмента*. Наладить данный фактор – одна из самых сложных задач на предприятии, так как предполагает действие остальных факторов, напрямую влияющих на управленческую деятельность. Также оценка влияния фактора может быть неточной из-за отсутствия связи между результатом управления и прибылью (прибыль выступает как опосредованный результат), социальным или социально-экономическим результатом управления и т. д. [4];

—*информационная безопасность*. Очевидно, что неотъемлемой частью процесса управления компанией является информация, которая содержит сведения о состоянии внешней и внутренней среды. Данный фактор представляет собой непрерывный цикл принятия управленческих решений и их

реализации для решения стратегических и тактических задач, необходимых для удержания фирмы на рынке и ее роста [3].

К основным *внешним факторам* развития транспортно-логистических компаний следует отнести:

— *государственно-частное партнерство* (ГЧП). Для отраслей, пребывающим под ответственностью государства, ГЧП предоставляет возможность привлечения опыта, технологий, материальных ресурсов частного сектора экономики страны, используя частные структуры. Также это положительно скажется на эффективности управления государственного и муниципального уровней и на российском обществе в целом посредством оптимального распределения ответственности и затрат между госсектором и частными предпринимателями;

— *коммуникации и инфраструктура*. В рассматриваемой отрасли эффективность транспортной инфраструктуры является необходимым условием для получения экономических и социальных выгод, обеспечивающихся посредством лучшей доступности и производительности на рынке, обеспечения сбалансированности развития региональной экономики, содействия в появлении новых рабочих мест и мобильности рабочей силы. Программы развития, предусмотренные на относительно долгие сроки, практикуются практически во всех развитых странах [1].

Проблемы российской транспортно-логистической отрасли

На данном этапе, опираясь на приведенную информацию о факторах развития ТЛК, мы предлагаем рассмотреть, какие проблемы актуальны на сегодняшний день для транспортно-логистической отрасли в нашей стране.

Во-первых, это проблема с инновационным развитием. Российский ж/д парк и технологии за последние 25 значительно отстали от уровня развитых стран, что не смогло отразиться негативно на уровне конкурентоспособности ж/д транспорта России [9]. Средний возраст парка является одним из основных показателей технического уровня развития транспортной компании. В РФ этот показатель в два раза меньше должного уровня по сравнению с его нормативным сроком службы. Структура транспортного парка не соответствует потребительскому спросу на рынке и, следовательно, требует скорейшего обновления.

Еще одной проблемой является нехватка у парков предприятий большегрузных автомобилей и автопоездов, что также не соответствует потребностям рынка.

Во-вторых, данная отрасль претерпевает трудности с подготовкой кадров. А.Ф. Фасхутдинович, занимающий пост заместителя председателя правления ассоциации «Транспортная безопасность», в одном из своих интервью утверждает, что проблемой является подготовка кадров по данному направлению. На сегодняшний день подготовка по этому направлению подразумевает под собой лишь дополнительные профессиональные программы повышения квалификации, а в Едином квалификационном справочнике (ЕКС) все еще отсутствуют требования к некоторым категориям специалистов сил ТБ. Также на совещаниях Минтранса и Минобрнауки России участники пришли к единому мнению о том, что необходимость в профпрограммах обучения сил ОТБ отсутствует.

Также на примере ОмГУПС мы можем сделать неутешительные выводы относительно подготовки кадров к работе в транспортной отрасли.

Представители данного университета утверждают, что выпустившиеся студенты являются узкими специалистами в транспортной сфере, что создает для них проблемы с трудоустройством, и они неконкурентоспособны на рынке труда. Также у учащихся отсутствует мотивация к написанию научно-исследовательских работ по причине того, что в университете штат преподавателей состоит преимущественно из молодых специалистов, способных легко наладить контакт со студентами, но не являющихся для них авторитетными педагогами за неимением ученых степеней и званий [7].

В-третьих, проблемы с ГЧП также отражаются на низком уровне развития ТЛК. Можно выявить следующие основные проблемы в этой области: нехватка инвестирования из частного сектора, проблемы с нормативно-правовым регулированием, отсутствие между институтами развитой культуры, а также большее внимание со стороны государства к проектам, связанным с сырьевой деятельностью [2].

Следует также сказать и об особенностях проектов в транспортной отрасли, тормозящих взаимодействие государства и частного сектора, относящегося к данной отрасли, к которым относятся: потребность в большом объеме инвестиций (обычно свыше 10 млрд руб.), подразумевающим, что вложения высокорискованные и с меньшей вероятностью принесут ожидаемый доход; зачастую невозможность для бизнес-объектов быть приватизированными; масштабность проектов; длительный возврат вложенных средств (как правило, более 10 лет).

Заключение

Наряду с развитыми странами в РФ транспортная отрасль как одна из самых весомых и основополагающих является неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры.

Многочисленность регионов нашей страны и необходимость в налаженных между ними коммуникациях являются одними из основных

причин потребности в хорошо развитой отрасли транспортной логистики Российской Федерации. Помимо этого, транспортные коммуникации служат связующим звеном между Россией и остальными странами и, ко всему прочему, выступают материальной базой обеспечения внешнеэкономических связей страны с мировой экономической системой.

Выстроив последовательную цепочку проведения научных исследований в области развития инноваций в сфере транспорта, повысив уровень подготовки студентов по специальностям, связанным с транспортом и логистикой, а также наладив инвестиционную политику и связь с государством, услуги транспортно-логистической отрасли безусловно перейдут на новый уровень, от чего выиграет как частный сектор, так и государство и общество в целом.

Список литературы

1. Балихина Н.В. Зарубежный опыт финансирования развития транспорта и дорожного хозяйства / Н.В. Балихина // Образование. Наука. Научные кадры. 2019. № 4. С. 122-124.
2. Башлыкова А.С. Проблемы и перспективы внедрения механизма ГЧП на примере транспортной отрасли / А.С. Башлыкова // Современные инновации. 2015. № 2. С. 61-63.
3. Богданова Т.В., Кузнецов К.Д. Информационное обеспечение деятельности транспортно-логистической компании / Т.В. Богданова, К.Д. Кузнецов // Вестник университета / Государственный университет управления. 2016. № 4. С. 170-176.
4. Дмитриев Е.О проблемах в транспортно-логистической отрасли [Электронный ресурс] – 2019. – Режим доступа: <https://www.e-executive.ru/users/486443-evgenii-dmitriev> (дата обращения 18.04.2019).
5. Кураян К.А. Подбор и отбор кадров как важный элемент управления персоналом / К.А. Кураян // Электронный вестник Ростовского социально-экономического института. 2016. № 2. С. 532-540.

6. Куршакова, Н.Б., Сизонтов, А.Е. Транспорт и логистический менеджмент: проблемы и перспективы / Н.Б. Куршакова, А.Е. Сизонтов // Journal of Economy and Business. 2017. № 11. С. 100-103.

7. Петракова А.Г., Иванов В.А. Проблемы образования в транспортной отрасли и способы повышения качества подготовки студентов / А.Г. Петракова, В.А. Иванов // Психология и педагогика в образовательной и научной среде. 2016. С. 137-142.

8. Оборин М.С., Старикова Л.Н. Особенности организации коммерческих логистических инноваций / М.С. Оборин, Л.Н. Старикова // Вестник ПНИПУ. Социально-экономические науки. 2018. № 3. С. 303-315.

9. Федоренко А.И. Развитие инноваций в транспортно-логистическом комплексе / А.И. Федоренко // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. № 21. С. 60-70.

10. World Bank Report [World Bank Report]. – Режим доступа: www.info.worldbank.org/etools.

Development problems of Russian transport and logistics companies (TLC)

Chen Bok Sun

*Student of the School of Economics and Management of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education "Far Eastern Federal University", 690091, Primorsky Territory, Vladivostok city, Sukhanova street, 8
e-mail: chen.lina@yandex.ru*

Kuzmicheva Irina Aleksandrovna

*docent, PhD in Economics of the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education "Far Eastern Federal University", 690091, Primorsky Territory, Vladivostok city, Sukhanova street, 8
e-mail: kuzmicheva.ia@dvfu.ru*

Abstract. The high-quality services of transport and logistics companies (organizing and realization transport and logistics services of arriving and shipment goods using different kinds of transport) in our country are certainly necessary for the local population because of huge territory of Russia. Nowadays transport is one of the most basic industries that forms Russian GDP (according to the Federal Statistic Service for 2019, “Transportation and storage” is 6.6% of the country’s total GDP).

But under the influence of many factors, development of transport and logistics companies is in stagnation and decline inside them and in the market of transport and logistics. So, the main purpose of the article is research on current problems in this area. The object of the research is Russian transport and logistics companies, the subject is problems of TLC in the Russian Federation. Research tasks include search for signals of the problems’ existence in this industry, development factors of transport and logistics companies, internal and external problems. For this research I will use quantitative, descriptive and empirical methods (study of various sources of information and its analysis, observation).

Keywords: transport and logistics industry; development factors; innovative development; public-private partnership; transport industry education.