

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ИННОВАЦИЙ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Шерниязов А.И. Email: Sherniyazov1136@scientifictext.ru

*Шерниязов Александр Игоревич – студент,
направление: менеджмент,
экономический факультет, кафедра экономической теории и управления,
Волгоградский государственный университет, г. Волгоград*

Аннотация: статья подчеркивает актуальность и необходимость перехода к инновационному развитию Российской Федерации, дает определение и место инноваций в области логистики, дает обзор различных видов инноваций в логистике и их взаимосвязи, объясняет различия между понятиями «инновации в логистике» и «инновационная логистика» через разницу между подходом к логистике как к прикладной дисциплине и как к науке зарубежного опыта внедрения инноваций, а также анализирует влияние потенциального внедрения данных инноваций в России на эффективность логистики.

Ключевые слова: инновации, логистика, инновационное развитие, инновационная логистика, внедрение инноваций.

ANALYSIS OF INNOVATION INFLUENCE ON LOGISTIC SYSTEMS EFFICIENCY Sherniyazov A.I.

*Sherniyazov Alexander Igorevitch – Student,
DIRECTION: MANAGEMENT,
FACULTY OF ECONOMICS, DEPARTMENT OF ECONOMIC THEORY AND MANAGEMENT,
VOLGOGRAD STATE UNIVERSITY, VOLGOGRAD*

Abstract: the article underlines the urgency and necessity of the transition to innovative development, gives the definition and place of innovations in the field of logistics, provides an overview of the types of innovations in logistics and their interconnection, reveals differences between such terms like “innovations in logistics” and “innovative logistics” through approach to logistics as applied discipline and as science, overlooks foreign experience in implementation of innovations, and also analyzes the impact of potential implementation of these innovations in Russia on the efficiency of logistics.

Keywords: innovations, logistics, innovative development, innovative logistics, implementation of innovations.

УДК: 658.7

В результате введения санкций США и стран Европейского союза, снижения цен на нефть, а также роста военных расходов отечественная экономика переживает сейчас непростой период, когда необходим поиск путей выхода из затянувшегося кризиса. Одним из таких путей, как показывает мировой опыт, является построение эффективных логистических систем с помощью внедрения новых практик и инноваций. По данным The McKinsey Global Institute (MGI), объем глобальных мировых потоков (мировой торговли товарами и услугами, включая финансовые потоки) достиг \$26 трлн в 2012 году, что составляет более трети мирового ВВП, в то время, как в 1990 году эта доля составляла около 20% [1]. Учитывая также, что среднемировой уровень затрат на логистику равен приблизительно 13,4% от ВВП страны [2, с. 2], это говорит об увеличении роли эффективной логистики в повышении конкурентоспособности экономики любой страны, в том числе и России.

Помимо вышесказанного, актуальность данной темы обусловлена также географическими особенностями России (положением и размером территории), вступлением России в ВТО и ускоренной интеграцией отечественных торговых и транспортных комплексов в мировое пространство, в результате чего возникает насущная необходимость внедрения инновационных логистических моделей, заимствования существующих зарубежных концепций инновационного развития логистики, их адаптации и совершенствования [3, 5].

В связи с этим, автор необходимо дать четкое и полное определение «инновации». Такие авторы, как Й. Шумпетер, Р.А. Фатхудинов, П. Друкер, И. Н. Молчанов, А.А. Кизим и др. дают различные определения этому понятию. Однако, если резюмировать их мнение, то получится, что инновация – это конечный материализованный результат научно-технической деятельности, получивший воплощение в виде абсолютно новой или усовершенствованной продукции или технологического процесса, ориентированный на экономическую выгоду. Сегодня, инновации разрабатываются и внедряются во все виды деятельности – от исследований и разработок до маркетинга, в том числе и в логистику.

У понятий «логистика» и «логистическая система» также существует множество трактовок, данных различными авторами [3, с. 2] [4, с. 1]. В данном контексте, автор рассматривает логистику, как организацию рационального процесса продвижения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами, создания инфраструктуры товародвижения; а логистическую систему - как сложную организационно завершенную (структурированную) экономическую систему, состоящую из элементов – взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками.

Среди факторов, определяющих направление развития логистического инструментария, можно выделить следующие:

- 1) информатизация общества и облегчение доступа к новым технологиям;
- 2) ускорение экономики и рост конкуренции;
- 3) глобализация экономики;
- 4) индивидуализация предложения;
- 5) повышение требований к экологической составляющей деятельности компаний.

Под влиянием этих факторов, логистика идет по пути повышения эффективности, в связи с применением различных инноваций, направленных на:

- 1) улучшение уровня сервиса потребителей;
- 2) снижение различных издержек;
- 3) рост эффективности логистических процессов;
- 4) повышения уровня безопасности труда всех участников процесса;
- 5) снижение влияния логистических процессов на экологию.

Существует также несколько направлений в исследовании инновационных процессов в логистике, одно из которых выражено понятием «инновационная логистика», другое – «инновации в логистике» [4, с. 4]. Инновации в логистике рассматривают в рамках двух аспектов:

1) разработка более рациональных (оптимальных) процедур и операций на базе логистических бизнес-процессов развития;

2) использование новаций в логистике в виде достижений научно-технического прогресса в отношении совершенствования и модернизации транспортных средств, складских и подъемно-транспортных механизмов, упаковочного и расфасовочного оборудования, новых видов упаковочных материалов.

Инновационная логистика также рассматривается как самостоятельное направление логистической деятельности, перед которой стоят специфические задачи [5]:

1) генерирование новых идей в области стратегического управления и управления потоковыми процессами путем применения научных достижений;

2) использование мирового опыта в области логистики, в изучении инновационной деятельности с учетом всех экономических особенностей многих стран;

3) разработка форм, методов, алгоритмов, стандартов, модулей для действующих и вновь создаваемых структур, включая создание системы логистических новообразований и логистических систем.

Логистические инновационные системы охватывают инновации в организации всего товародвижения – от логистических операций до общесистемных новаций в логистической деятельности. В связи с этим, автор считает целесообразным рассмотреть классификацию логистических инноваций (таблица 1).

Таблица 1. Классификация логистических инноваций [6, с. 4]

| № | Классификационный признак | Виды логистических инноваций |
|----|---------------------------|---|
| 1. | Области логистики | <ul style="list-style-type: none"> – Закупочная деятельность – Складское хозяйство – Транспортное хозяйство – Распределение ресурсов в производстве – Производственные процессы – Управление запасами |
| 2. | Группа товародвижения | <ul style="list-style-type: none"> – Функциональные логистические цепи – Микрологистические цепи – Макрологистические цепи |
| 3. | Масштаб применения | <ul style="list-style-type: none"> – Локальное отраслевое – Межотраслевое – Общесистемное |
| 4. | Уровень использования | <ul style="list-style-type: none"> – Операционный – Функциональный |
| 5. | Тип бизнес-процессов | <ul style="list-style-type: none"> – Технологический – Организационный |

По оценке Всемирного банка в 2017 году Россия занимает 90-е место из 160 по уровню развития логистической системы, соседствуя в этом рейтинге с Шри-Ланкой и Уругваем [4, с. 5]. Характерно, что другие страны, обладающие обширной территорией, расположились на значительно более высоких местах: США заняли 9-е место в рейтинге, Канада – 12-е, Австралия – 16-е, Китай – 28-е, Бразилия – 65-е [4, с. 5]. Автор задается вопросом, в чем кроются причины снижения уровня развития логистических систем России и в чем различия в инновационном развитии логистики в России по сравнению со «странами Запада»?

Многие авторы, в числе которых специалисты комитета по логистике торгово-промышленной палаты РФ, выделяют пять ключевых препятствий для развития рынка транспортно-логистических услуг в нашей стране:

- 1) низкое качество базовой услуги транспортировки;
- 2) слабое развитие транспортной инфраструктуры, в том числе из-за недоинвестирования;
- 3) отсутствие качественной и эффективной логистической инфраструктуры (терминалов и складов);
- 4) таможенные, тарифные и нормативно-правовые барьеры на границах;
- 5) нехватка компетенций и недостаточный масштаб бизнеса логистических компаний [7].

Автор также выделяет две фундаментальных фактора, характерных для России и имеющих негативное, тормозящее влияние на рынок транспортно-логистических услуг – а именно высокий уровень коррупции в стране, а также большой размер территории.

Для компенсации негативного влияния вышеперечисленных факторов необходимо не только внедрять инновации в логистике, но и развивать инновационную логистику – то есть инвестировать в научную базу, в новые исследования в области логистики для генерации новых идей, технологий в этой области; перенимать мировой опыт в области логистики, как можно в большем объеме.

Что касается инноваций, направления и цели их внедрения описаны выше. Для достижения этих целей, внедрение инноваций должно решать ряд ключевых задач:

- 1) Повышение уровня и снижение сложности управления логистическими системами за счет внедрения прогрессивных систем управления;
- 2) Повышение качества логистической инфраструктуры, создание эффективных объектов логистической инфраструктуры высокого класса;
- 3) Повышение уровня обслуживания клиентов;
- 4) Снижение как постоянных, так и переменных (автор считает это наиболее важным) логистических затрат;
- 5) Оптимизация административных издержек.
- 6) Внедрение прогрессивных методов управления и развития персонал для обеспечения роста квалификации и набора развитых компетенций персонала.

Практическая реализация инноваций в логистике становится мощным инструментом повышения конкурентоспособности предприятий и организаций, а также повышения конкурентоспособности выпускаемой ими продукции и оказываемых услуг. Путями повышения конкурентоспособности в транспортно-логистических услугах в России должно стать также изменение вида и структуры логистических услуг, переход от устаревшей 2PL структуры – транспортировка грузов к 3PL структуры (Third Party Logistics) – экспедирование грузов, контрактная логистика; и к 4PL (Fourth Party logistics) – интегрированная логистика [4, с. 5]. По мнению А. Дорофеева, в нашей стране в последнее время основное внимание уделялось складской логистике, в результате чего ударными темпами возводились огромные логистические комплексы, тогда как на Западе значительные усилия были направлены на совершенствование транспортной логистики и fleet management (управление автопарками). Последними тенденциями по снижению стоимости логистических услуг, по мнению зарубежных специалистов, является минимизация времени хранения продукции на складах, а также времени погрузки и разгрузки. Это достигается планированием маршрутной сети, оптимальным подбором транспортных средств и пр. [8, с. 3].

Что касается научно-технических достижений, необходимо в большом масштабе внедрять системы WMS, ярд-менеджмента – в этом направлении опыт появляется и на отечественном поле, например компанией “Solvo” в Москве. В настоящее время уже предпринимаются попытки внедрения информационных технологий в логистические системы России. Так, в системах нового поколения данные поступают по каналам GPs/GsM напрямую с автомобиля, что позволяет отказаться от «бумажной волокиты» и автоматизированных рабочих мест при управлении автопарками. Большой потенциал несет в себе технология RFID, позволяющая в реальном времени с помощью электронных систем радио-контроля (чипов и считывателей) отслеживать перемещение материальных потоков. Осенью 2017 года Илон Маск и его компания Tesla планируют представить электрический тягач и, таким образом,

совершить революцию на рынке магистральных перевозок. Значение массового перехода на электрическую тягу и отказа от ГСМ по мнению автора невозможно переоценить.

Список литературы / References

1. Б/А Причины низкой эффективности логистики в России // Морские вести, 2014. № 6. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=33274/> (дата обращения: 08.06.2017)
2. Лукинский В.С., Семенов И.А. Оценка уровня логистических затрат в Российской Федерации // Научно-аналитический журнал «Логистика и управление цепями поставок», 2012. № 6 (53). С. 37-46.
3. Кизим Анатолий Александрович, Сивушкина Ольга Алексеевна «Инновации как ключевой вектор развития логистических процессов» // Теория и практика общественного развития, 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsii-kak-klyuchevoy-vektor-razvitiya-logisticheskikh-protsessov/> (дата обращения: 31.05.2017).
4. Суворова Лариса Андреевна, Чепурко Галина Викторовна «Логистика и инновации: особенности развития в России» // Education and science in modern environment: материалы II международной научно – практической конференции (Cheboksary, 15 янв. 2015 г.), 2015. С. 270–272.
5. Рыкалина О.М. Теоретико-методические основы логистики инноваций // Логистика: электронный журнал, 2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.logistikaprim.ru/sites/default/files/L-39-41.pdf/> (дата обращения: 29.05.2017).
6. Рыбалкина О. Т. Классификация и методическое обеспечение логистических инноваций // Логистика, 2011. № 2 (70). С. 9–104.
7. *The Boston Consulting Group и Комитет по логистике торгово-промышленной палаты РФ (ТПП)* Логистика в России: новые пути развития потенциала. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.bcg.ru/documents/file158550.pdf/> (дата обращения: 29.12.2014).
8. Дорофеев А.Н. Тренды развития транспортной логистики // Логистика, 2011. № 2 (21). С. 14–19.