

# Снижение издержек логистических систем Таможенного союза



Автор статьи:

**Арский Александр Александрович,**

к.э.н., старший преподаватель кафедры «Маркетинг и логистика»  
Финансового университета при Правительстве Российской Федерации  
arskiy@list.ru

Алгоритм логистического процесса должен стремиться к соответствию параметрам формулы: «быстро–дешево–качественно». Реализация логистического процесса, в соответствии с параметрами данной формулы, невозможна, так как содержит внутренние экономические противоречия. Противоречия заключаются в том, что реализация логистического процесса с максимальной скоростью («быстро») требует увеличения объема финансирования процесса, что не удовлетворяет минимальной стоимости процесса («дешево»). Данное противоречие обусловлено ограниченностью ресурсов в логистической системе, что и относит теорию логистики к области экономических наук. Исследуя параметр «качественно», то есть выполнение логистического процесса на 100%, в срок и за счет ресурсов, установленных плановым заданием, можно установить, что, в отличие от двух приведенных выше, его следует выражать через переменную  $X$ , так как динамическая система рынка, в которой реализуется логистический процесс, насыщена внутренними и внешними рисками, учет и профилактика которых в логистической системе затруднен элементарным незнанием руководителей субъектов экономики технологий и методик управления рисками. Однако вечное стремление человечества к прогрессу делает вчерашнюю утопию обыденностью завтрашнего дня.

Новый формат экономического сотрудничества Российской Федерации с Республикой Казахстан и Республикой Беларусь – Таможенный союз – показывает высокую эффективность кооперирования субъектов международной торговли в условиях посткризисного развития, в том числе для решения внутренних задач собственных экономик. Масштаб объемов внешней торговли является индикатором текущего состояния экономики. Объем внешней торговли товарами стран–членов Таможенного союза с третьими странами за январь–сентябрь 2013 г. составил 681,2 млрд долларов США (в том числе экспорт – 429,5 млрд долларов США, импорт – 251,7 млрд долларов США), сальдо внешней торговли товарами сложилось положительное в размере 177,8 млрд долларов США[1], экспортная направленность международной торговли стран–членов Таможенного союза свидетельствует о развитии производственного сектора экономик, ориентированных на производство экспортной продукции, и об успешной реализации программ импортозамещения на внутренних рынках данных экономик.

Движение непрерывных материальных потоков международной торговли реализуется посредством взаимодействия региональных и континентальных логистических систем. Любые экономические объединения несут ответственность за качество логистических систем суверенных территорий, при этом данные логистические системы можно представить в виде звеньев цепи – цепи движения материального потока в общей системе экономического объединения (Таможенного союза). Системный анализ предполагает зависимость «качества» логистического процесса от «качества» каждой логистической операции, соответственно, эффективность логистической системы Таможенного союза определяется качеством логистических систем территорий стран, по которым движется материальный поток.

В логистических системах различных экономических объединений существуют проблемы, общие для всех систем, лежащие в поле нормативного регулирования и технологий. Данные проблемы решаются каждым экономическим объединением в зависимости от целей и задач, которые ставит перед собой каждый участник данного объединения. Так, например, в Таможенном союзе в целях унификации норм таможенного регулирования принят Таможенный кодекс Таможенного союза, заменивший таможенные кодексы стран–членов Таможенного союза для обеспечения единого нормативно-правового регулирования.

Эффективные технологии логистических систем не менее важны, чем эффективное, гармонизированное нормативное регулирование, однако требует не только «работы мысли» экспертов, но и конкретных финансовых вложений в инфраструктуру логистических систем на той или иной территории. В Российской Федерации развитие логистических систем является одним из приоритетных направлений государственной политики в области транспорта. Успешно реализуется Федеральная целевая программа развития транспортной системы России на 2010–2020 гг., целями которой являются: 1) ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; 2) повышение доступности транспортных услуг для населения; 3) повышение конкурентоспособности Российской Федерации на международном рынке транспортных услуг. Объем финансирования, выделенный на реализацию данных целей, – более 12 трлн рублей[2].

Однако существуют проблемы, которые выходят за рамки нормативного регулирования и не всегда нейтрализуются проводимыми программами модернизации и существующими технологиями. Данные проблемы

лежат в области логистических рисков. Логистический риск – негативное событие, реализация которого наносит экономический ущерб субъекту экономики посредством: 1) создания условий, препятствующих проведению логистического процесса; 2) увеличения издержек логистического процесса. Справедливо будет отметить, что реализация риска в логистической системе дает и положительный эффект – практический опыт. Поиск эффективных решений в области управления рисками предопределен не только объемами международной торговли обслуживаемыми логистическими системами, но и необходимостью получения дополнительных конкурентных преимуществ странами–членами Таможенного союза в прочих международных экономических форматах сотрудничества.

Увеличение издержек логистического процесса связано с необходимостью создания резервов для покрытия потерь, образованных в результате реализации риска в системе, данные резервы позволяют завершить логистический процесс на 100%, снизив его экономическую эффективность на стоимость затраченных ресурсов резерва и стоимость временных потерь. Простейшую формулу совокупной «стоимости» логистического риска можно выразить следующим образом:

$$\sum_{\text{риск}} = n_{\text{резерв}} + \left( \frac{Q_{\text{план}} - Q_{\text{факт}}}{t_{\text{план}}} \right) \times n_{\text{контракта}} \quad (1)$$

Где:

$\Sigma_{\text{риск}}$  – стоимостное выражение негативного эффекта риска;

$n_{\text{резерв}}$  – стоимость резервных ресурсов, расходуемых на покрытие негативного эффекта риска;

$Q_{\text{план}}$  – плановый объем контрактной базы обслуживаемой логистической системой;

$Q_{\text{факт}}$  – фактический объем контрактной базы обслуживаемой логистической системой, при этом  $Q_{\text{план}} > Q_{\text{факт}}$ ;

$t_{\text{план}}$  – отчетный временной период;

$n_{\text{контракта}}$  – средняя величина планируемой прибыли от реализации одного контракта.

Из формулы (1) следует, что реализация риска не только увеличивает себестоимость логистического процесса, но и сокращает «оборачиваемость» контрактов, то есть сокращает количество исполненных внешнеторговых контрактов в том периоде, в котором были реализованы риски. Таким образом, логистическая система в результате реализации рисков не удовлетворяет параметрам «быстро–дешево–качественно», по первому и второму параметру, приобретая вид «медленнее–дороже–качественно».

Какие меры может предпринять субъект экономики, ведущий международную торговлю в рамках Таможенного союза, по снижению или исключению вероятности реализации логистических рисков?

Мероприятия по снижению вероятности наступления рисков в логистической системе должны носить регулярный и системный характер, что предполагает разработку соответствующего плана. План реализации мероприятий по профилактике рисков логистической системы предприятия включает три этапа.

**На первом этапе** субъект экономики проводит анализ угроз, которые могут послужить причинами возникновения различных рисков. Анализ включает исследование внутренних и внешних рисков. Внешние риски можно подразделить на – политические, природные, экономические и административные риски; внутренние на – техногенные, технологические, кадровые, управленческие риски. При этом особое внимание необходимо уделить внутренним рискам логистической системы, так как они зависят от качества управления и рационального распределения ресурсов в самой логистической системе субъекта экономики и поддаются более эффективному управлению.

**На втором этапе** субъект экономики осуществляет расчеты эффективности мероприятий, направленных на профилактику рисков, на данном этапе применяется математическое моделирование логистического процесса, позволяющее произвести расчет временных и ресурсных затрат логистического процесса с учетом профилактики рисков.

**Третий этап** предусматривает построение субъектом экономики нового алгоритма реализации логистического процесса с учетом логистических рисков и дальнейшее внедрение его в практику субъекта экономики.

Проведение мероприятий по снижению логистических рисков каждым из субъектов экономик стран–членов Таможенного союза позволит повысить экономическую эффективность международной и взаимной торговли в целом.

Актуальным направлением нейтрализации логистических рисков субъектов экономики Таможенного союза является проведение специализированных семинаров, в том числе и в интерактивной форме, по тематике управления логистическими рисками. Проведение специализированных семинаров требует разработки специальных информационно-обучающих программ, разработка которых может осуществляться на базах крупнейших научно-исследовательских и образовательных центров стран–членов Таможенного союза (Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Российская таможенная академия, Казахский национальный университет и т.д.).

Разработка мероприятий по управлению логистическими рисками и внедрение данных мероприятий в практику субъектов экономики является ярким примером приближения теории к практике с целью успешного конкурентирования на международном рынке, в том числе и в рамках Всемирной торговой организации.

## Список литературы:

1. Информационный портал Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/15-11-2013-1.aspx> дата обращения 18.11.2013г.
2. Федеральная целевая программа развития транспортной системы России 2010-2020 гг. Информационно-правовой портал «Гарант» <http://base.garant.ru/1587083/5/> дата обращения 18.11.2013г.