

УДК 330

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ РОЗНИЧНОЙ СЕТЕВОЙ ТОРГОВЛИ В КРИЗИСНЫХ УСЛОВИЯХ

**Н.В. Скузоватова**

Оренбургский государственный университет

E-mail: skuzovatova\_1983@mail.ru

В статье проанализированы различные научные и периодические издания, включающие различные взгляды на понятие «логистическая система», в том числе отражена позиция автора, определена модель логистической системы розничной торговой сети. Охарактеризовано функционирование подсистем логистики на различных уровнях управления. Также выделены факторы, влияющие на деятельность розничных сетевых предприятий (РТС), в том числе и на систему логистики. Определены условия, необходимые для развития логистических систем РТС, включающие: укрепление экономических связей с международными партнерами через переговоры, поиск наиболее выгодных партнеров, эффективного управления ресурсами в цепях поставки, сокращение логистических затрат, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры и прочие условия. Выделены наметившиеся тенденции, влияющие на систему логистики розничных торговых сетей, а также представлены приоритетные направления развития транспортно-логистических проектов в Российской Федерации до 2030 г. Результаты исследования могут быть использованы в деятельности предприятий торговли.

*Ключевые слова:* кризисные условия, экономический кризис, логистика, логистическая система, розничная торговая сеть.

## DEVELOPMENT OF LOGISTICS OF RETAIL TRADE NETWORK IN CRISIS CONDITIONS

**N.V. Skuzovatova**

Orenburg State University

E-mail: skuzovatova\_1983@mail.ru

In the current climate of bailout is a significant reduction in traffic flow, reduced warehouse property construction projects, transport infrastructure, which has a negative impact on logistics system, and this, in turn, on the activities of retailers. Built logistics and placed correctly in its priorities, quality service and effective methods to reduce costs-the main components of effective work of retail trading networks. In connection with this research topic «Development of logistics of retail trade network in crisis conditions “is valid, and requires research. This article describes the conditions of economic instability caused by the deterioration of relations between Russia and the West, changes in external trade, which affected all sectors of the economy, including the retail trade, where there has been a trend of development of retail trade network. According to the results of the study, it was found that the economic crisis in Russia in 2014-2015, the important condition of survival for most retail trading network, becomes built logistics system. The main hypothesis of the study is that the network of trade enterprises logistics system depends on a number of factors: external (situation in economy and politics, etc.) and internal (business processes, personnel, organization, etc.). Base data is monitored. As a research method was used to systematize and adjusting new and earlier knowledge. The article deals with the various scientific and periodical publications, including different views on the concept of the logistics system, including the author’s position reflected the model of logistics system of retail

outlets. Described the functioning of the sub-systems of logistics at various levels of Government. The same factors are affecting retail network businesses (RTAs), including the logistics system. Identifies conditions necessary for the development of ITS logistics systems, including: strengthening of economic relations with international partners, through negotiations, to find the most advantageous partners, effective resource management in supply chains, reducing logistics costs, improved transport and logistics infrastructure and other conditions. Identified emerging trends affecting the logistic system retailers and are priorities for the development of transport and logistics projects in the Russian Federation until 2030, the results of this research may be used in trade.

*Keywords:* economic crisis, crisis conditions, logistics, logistics system, retail trading network.

В настоящее время экономика России находится в кризисных условиях, вызванных обострением взаимоотношений с Украиной, что послужило ростом негодования ряда европейских стран, США на позицию России к Украине. На этом фоне разыгрался экономический кризис в виде ввода экономических санкций в цепях импорто-экспортных поставок, ослабления курса рубля, роста инфляции, изменения курса валют, усложнения рыночных отношений, замедления темпов реальных доходов населения РФ, что негативно сказывается на всех сферах экономики, в том числе и на сфере розничной торговли, являющейся одной из ключевых в экономике РФ. С 2012–2014 гг. сфера розничной торговли демонстрировала один из самых высоких темпов роста и развития.

По данным Росстата РФ оборот розничной торговли в РФ в 2014 г. (декабрь) составил 26118,9 млрд руб. До 91,4 % товарооборот формировали торговые организации и индивидуальные предприниматели, 8,6 % товарооборота – за счет организации торговых сделок на рынках и ярмарках.

Из 9 федеральных округов РФ за 2014 г. наиболее динамично развивались Центральный, Приволжский и Сибирский федеральные округа (рис. 1). Помимо растущего товарооборота для предприятий розничной торговли характерно увеличение доли предприятий, имеющих сетевую структуру. По России в 2013 г. данный показатель не превысил 20 %, что в значительной степени меньше, чем за рубежом. Наиболее развита розничная сетевая торговля в Санкт-Петербурге, Москве, Республиках Адыгея, Марий Эл и др.

Исследовав структуру оборота розничной торговли, можно сделать вывод о том, в ней преобладает доля непродовольственных товаров, что соответствует 53 %, или 13832,4 млрд руб. На долю продовольственных товаров приходится 47 %, или 12286,5 млрд руб.

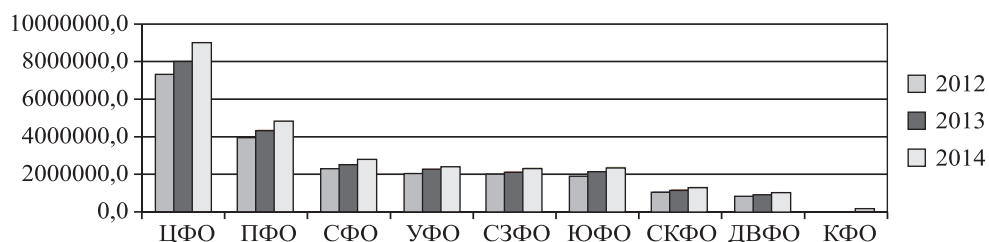


Рис. 1. Динамика розничного товарооборота по федеральным округам РФ за 2012–2014 гг. [17]

В целом в деятельности большинства предприятий торговли с начала 2015 г. наблюдаются высокие темпы роста цен, рост издержек обращения, снижение покупательской способности, недостаток оборотных средств, недостаток отечественной продукции; высокие налоги, несовершенство логистической системы в виде изменения характера поставок и т.д.

Несмотря на кризисные условия, предприятия торговли стремятся изменить ситуацию, осуществляя поиск способов оптимизации расходов и совершенствуя собственную деятельность. Для устойчивого роста, оптимизации логистических процессов (в области закупок, распределения, управления запасами на производстве, хранения, доставки и т.д.), сокращения затрат, а также повышения устойчивости и конкурентоспособности розничных торговых сетей РФ огромное значение имеет грамотно выстроенная система логистики, что особенно актуально в условиях кризиса и экономических санкций. В связи с чем предприятия сетевой торговли вынуждены вести поиск новых поставщиков продукции и перепроектировать логистические системы [1, 6, 11, 17].

Решением данных вопросов занимались такие ученые, как Д. Бауэрокс, Д. Клосс, Б.А. Аникин, В.И. Сергеев, А.М. Гаджинский, В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, А.Н. Стерлигова, А.П. Тяпухин и др. Так что же в себя включает понятие «логистическая система»? Рассмотрим данное понятие с позиции различных авторов [3, 4, 11, 16].

Л.С. Федоров определяет логистическую систему (ЛС) с экономической точки зрения как систему, элементами которой являются материальные, финансовые и информационные потоки, над которыми выполняются логистические операции, связывающие эти элементы исходя из общих целей и критериев эффективности [12, с. 28].

Согласно В.Д. Секерину, «логистическая система» – это адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции или операции, имеющая развитые связи с внешней средой, состоящая из подсистем и элементов-звеньев, объединенных в одном процессе управления материальными и сопутствующими им потоками ресурсов, обеспечивающих процессов, между которыми установлены определенные функциональные связи и отношения [1, с. 11; 6].

В.В. Дыбская отмечает, что под логистической системой понимается ложная (большая) система, реализующая некоторые кибернетические принципы управления основными и сопутствующими потоками. На практике логистические системы функционируют как слабо или сильно структурированные экономические системы, управление объектами и процессами в которых может быть построено на разных подходах [6, с. 143].

Зарубежные ученые, специалисты в области логистического менеджмента зачастую используют понятие «логистическая система» намного меньше, чем понятия «логистическая цепь (или) цепь поставок», рассматривая их как синонимы. Западный подход к использованию термина «логистическая система» гораздо прагматичен, чем подход отечественных исследователей. Так, например, в словаре APICS под понятием «логистическая система» понимается процесс планирования и координации всех аспектов физического движения материалов, компонентов и готовой продукции для достижения минимальных общих затрат и желаемого уровня сервиса [16, с. 58].

В своих работах А.И. Зайцев использует понятие «логистическая система» как относительно устойчивую совокупность структурно-функциональных подразделений компании, а также поставщиков, потребителей и логистических посредников, взаимосвязанных по основным и (или) сопутствующим потокам и управлением для реализации стратегического плана логистики [11, с. 143].

Еще одно подтверждение этому понятию находим у А.Н. Стерлиговой [6, с. 143], где отмечается, что логистическая система – совокупность логистической сети и системы администрирования, формируемая компанией для реализации своей логистической стратегии.

По мнению автора, логистическая система – это система управления потоками ресурсов, осуществляемая на различных уровнях (макро-, мезо-, микро-), с целью организации поставок от производителя до потребителя, в соответствии с ожиданиями потребителей, внешними и внутренними потребностями компании, направленная на минимизацию затрат, что особо актуально в сфере розничной сетевой торговли.

Структура логистической системы розничной торговой сети может включать логистическую сеть (множество звеньев логистической системы), логистический канал (совокупность звеньев логистической системы) и логистическую цепь (упорядоченное множество звеньев логистической системы). На рис. 2 представлена модель логистической системы розничной торговой сети.

Представлена модель логистической системы розничной торговой сети, включающая различные подсистемы. Охарактеризуем данные подсистемы логистики. Начальный этап товародвижения в розничной торговой сети осуществляется с процесса закупок материальных ресурсов (в виде сырья, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции), которые могут быть в форме оптового или оптово-розничного предприятия. После закупки необходимые материальные ресурсы транспортируются до мест хранения, где к ним прикладываются различные логистические операции (упаковка, сортировка, грузопереработка, взвешивание, паллетирование и т.д.), и перерабатываются до готового состояния или, минуя систему складирования и хранения, отправляются в торговый зал розничной торговой сети. Основными потребителями розничной торговой сети являются потребители, закупающие ресурсы для личного пользования.

В частности на макроуровне (управление материальным обеспечением на уровне государств) по законодательной инициативе со стороны Правительства РФ в конце 2014 г. в сфере розничной торговли выстраиваются более тесные связи в вопросах поставки товаров из стран Ближнего Востока, Турции, Египта, Южной Америки, Азии, Африки, Китая для формирования устойчивой и эффективной региональной транспортно-логистической системы.

В целях снижения влияния экономического кризиса, разыгравшегося в конце 2014 г., Правительство РФ предприняло меры по укреплению связей в рамках Таможенного союза и ввода новых партнеров в его состав с целью расширения зоны свободной торговли и решения проблем по импортозамещению, что в значительной степени влияет на логистику торговых сетей.

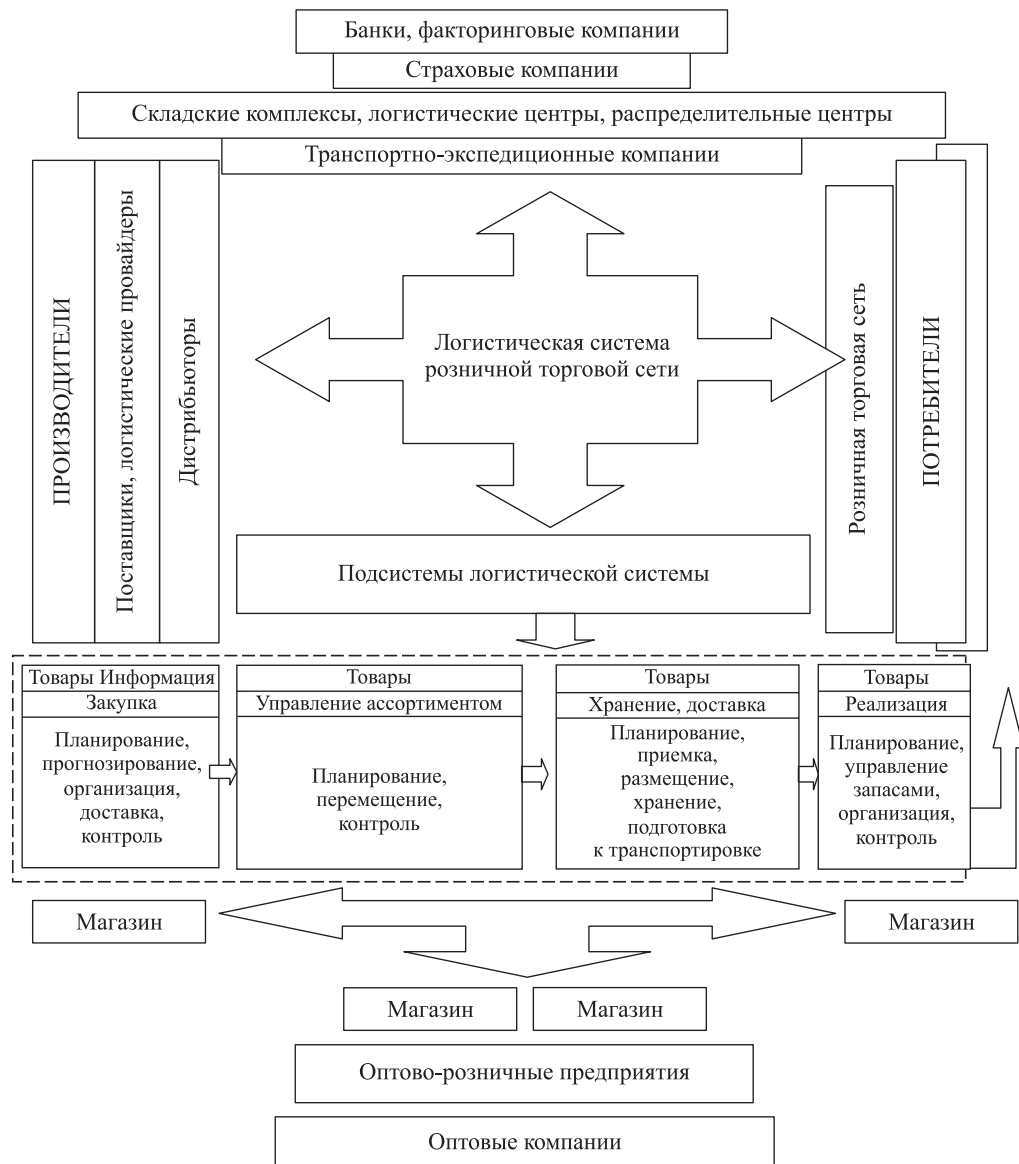


Рис. 2. Модель логистической системы (ЛС) розничной торговой сети

На микроуровне предприятия сетевой торговли совершенствуют логистические бизнес-процессы (за счет устроения процессов, не добавляющих ценности товарам, за счет внедрения информационных систем и технологий, позволяющих автоматизировать бизнес-процессы, инновационных решений и т.д.), ведут поиск поставщиков (проведение тендерных торгов), сменяя европейских и американских партнеров на российских и китайских производителей.

По данным департамента консалтингового агентства РБК, ведущего мониторинг транспортно-логистических услуг на потребительском рынке Российской Федерации, систему логистики большинства российских торговых компаний ждут трудные времена. До октября 2014 г. большинство

показателей имели тенденцию роста, а с ноября стали снижаться. В системе логистики наметился спад, вызванный снижением покупательской способности, санкциями и прочими проблемами и как следствие уменьшением объемов услуг таможенного оформления, транспортно-экспедиционных услуг (снижением объемов перевозок, что составило 10 %, а также в сфере экспресс-доставки интернет-магазинам с 30 до 10 %), вызванного изменением курса валют и падением курса рубля.

Отмечается значительное снижение темпов развития в сфере складских услуг, в том числе передача складских помещений на аутсорсинг, спрос на низкокачественные складские объекты, более дешевые, транспортные услуги, экспедирование, таможенное оформление. В складской логистике другие тенденции. Из-за перехода многих компаний с владения собственными складскими помещениями на аутсорсинг спрос в этом сегменте почти не изменился, хотя появилась большая потребность в низкокачественных объектах.

Как прогнозируют аналитики консалтингового агентства РБК, в 2015 г. сферу логистики в лучшем случае ждет незначительный рост в 1–2 %, а если инфляция будет усиливаться, то многие показатели системы логистики уйдут в минусовые отметки [18].

Деятельность розничных торговых сетей находится под влиянием различных факторов, которые и заставляют их совершенствоваться и предлагать широкий ассортимент товаров, низкие цены, высокое качество обслуживания.

Выделенные условия не единственные, влияющие на развитие логистики в деятельности розничных торговых сетей, представим их в виде рис. 3.

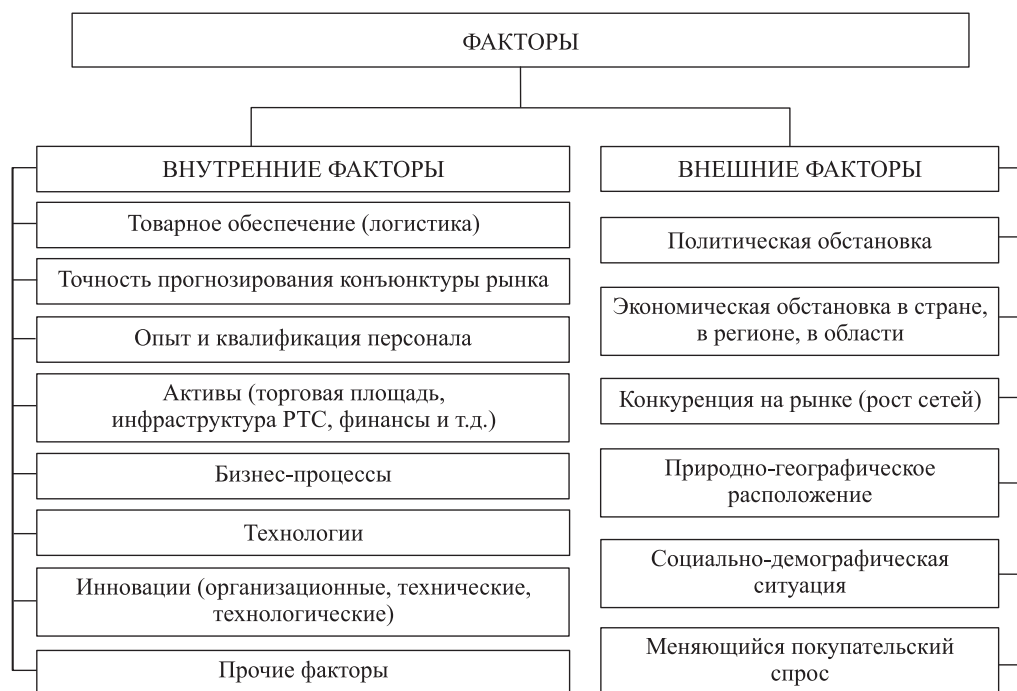


Рис. 3. Факторы, влияющие на деятельность торговых сетей

Среди факторов, влияющих на изменения логистической системы розничных торговых сетей в условиях сложившегося кризиса, можно выделить:

- изменение курса валют, влекущего за собой рост цен на товары и услуги, рост кредитных ставок по товарным кредитам;
- введение запрета на ввоз/вывоз импорта/экспорта товаров на потребительском рынке РФ;
- динамичный рост предприятий сетевой торговли;
- изменение форматов торговых сетей (появление гипермаркетов, супермаркетов, универсамов, дискаунтеров и т.д.), требующих широкого ассортимента товаров;
- рост потребления товаров на рынке, влекущий за собой увеличение объемов товарных потоков;
- несовершенство логистической системы включает:
  - постоянные изменения спроса, влекущие за собой повышение скорости обработки заказов и их поставки;
  - неразвитость транспортно-складской инфраструктуры (складских комплексов, транспортной сети и т.д.), особенно остро эта проблема ощущается в регионах (СФО, СКФО, УФО, ДВФО);
  - изменение длины каналов товародвижения из-за активной экспансии крупных ритейлеров в регионы, что вносит трудности в логистическое обслуживание данных территорий и увеличивает сроки поставок товаров;
  - изменения характера взаимодействий производителей и поставщиков в цепи поставок и усложняющих функционирование логистических систем;
  - существенная переориентация внешней торговли РФ с Запада на Восток, которая влияет в свою очередь на логистику торговых сетей;
  - возрастающая вероятность реализации плана развития сухопутного транзита грузов по Шелковому пути через Транссибирскую магистраль из Китая и Юго-Восточной Азии.

Представленные факторы и обуславливают актуальность решения проблем в сфере логистики РТС и поиска решений по ее совершенствованию.

Одним из важнейших в этом направлении условием является грамотная политическая и экономическая политика Правительства Российской Федерации.

В частности была разработана антикризисная программа Правительства РФ, включающая более 60 пунктов, выделим одни из основных [16]:

- предполагает структурные реформы, а также максимальную экономию резервов страны;
- рекапитализация банковской системы, включающая установление контроля над кредитными организациями, списание с баланса банков убыточных операций и пополнение их капиталов за счет средств государства, через распаковывание золотовалютных резервов страны;
- снижение налоговой нагрузки на предприятия (для нефтяного сектора, а также важнейших отраслей экономики);
- покупка проблемных активов у компаний, чья деятельность имеет большое значение для экономики страны, и поддержка отдельных отраслей народного хозяйства;

- поддержка отечественных производителей в рамках импортозамещения и экспорта несырьевых, в том числе высокотехнологичных товаров;
- содействие в развитии малого и среднего бизнеса;
- привлечение инвестиций в значимые сектора экономики (оборонная промышленность и прочие сферы);
- компенсация дополнительных инфляционных издержек наиболее уязвимым категориям граждан;
- снижение напряженности на рынке труда;
- оптимизация бюджетных расходов и повышение устойчивости банковской системы и т.д.

Научный совет при Комитете Госдумы по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству в лице ведущих ученых-экономистов из институтов РАН, РАНХ и государственной службы при Президенте РФ, Института экономической политики им. Е.Т. Гайдара, представители финансовых структур, независимые эксперты рекомендуют Правительству России:

- решение внутренних социально-экономических проблем развития через реализацию новой экономической политики, в том числе переход к политике форсированных инвестиций – главного источника социально-экономического роста экономики России (технологическое обновление, развитие высокотехнологических отраслей, экспортных производств, современной транспортно-логистической инфраструктуры, на дополнительное жилищное строительство, которое обладает мощным мультипликативным эффектом; увеличение расходов на экономику знаний, куда отнесены: наука, образование, информационные технологии, биотехнологии и здравоохранение, в России данный показатель на уровне 15 % ВВП, тогда как в Европе соответствует 35 %, в США 40 %);
- снижение в ближайшее время ключевой ставки ЦБ до 8 % (уровень годовой инфляции) через жесткий валютный контроль;
- совместные усилия по применению комплексного подхода Центробанка России и Правительства к сокращению инфляции и т.д.;
- поддержка малого и среднего бизнеса, наукоемких отраслей экономики России.

Как считают ученые, экономисты, эксперты, предложенные меры будут способствовать дополнению и развитию антикризисной программы Правительства Российской Федерации.

Проблемы, тормозящие развитие экономики и ряда отраслей Российской Федерации в сложившемся кризисе:

- влияние санкций, дешевеющая нефть и газ, изменения курса валют, ослабление курса рубля, рост темпов инфляции;
- в антикризисном плане Правительства Российской Федерации слабые меры поддержки малого и среднего бизнеса;
- недостаточный контроль за регулированием цен ритейлеров, которые из-за роста цен переложили увеличение собственных затрат на товарное обеспечение на потребителей, сократив тем самым негативное влияние на собственную маржу, увеличив торговую наценку на товар в 2–3 раза;
- замораживание или замедление развития объемов логистических проектов;



– непрозрачность логистического рынка Российской Федерации, отсутствие обмена информацией между его игроками, что затрудняет сотрудничество.

В условиях сложившегося кризиса, необходимы следующие действия:

- соблюдение антикризисной политики Российской Федерации;
- наращивание сотрудничества и кооперации форм сотрудничества, проектов в сферах международной и внутренней торговли, с большей активизацией на межрегиональном уровне;
- контроль государства за ценами ритейлеров, от чего их доходы сократятся, это заставит их снизить затраты в других областях, в частности в сфере логистики;
- модернизация внутренней логистики предприятий розничной сетевой торговли (и не только) с целью минимизации издержек и повышения производительности труда при осуществлении логистических процессов;
- стремление снизить логистические затраты внутри цепочек поставок;
- упрощение процессов таможенного оформления в рамках Таможенного союза, а также при взаимодействии с европейскими партнерами;
- устранение барьеров в законодательстве при сотрудничестве с Евразийским союзом;
- усиление разработки новых экспортно-импортных маршрутов на азиатском направлении;
- внедрение комплексного управления качеством на основе внедрения системы быстрого реагирования на запросы потребителей;
- поиск глобальных логистических провайдеров, предлагающих полный спектр логистических услуг и позволяющих сократить сроки доставки и затраты в поставках; внедрение интегрированных ИТ решений в процесс цепочки поставок (например: extended visibility, order management/vendor management).

Определим условия, необходимые для развития логистических систем розничных торговых сетей в условиях кризиса [2–7, 16] (рис. 4).

В целом, как прогнозируют многие аналитики и эксперты, с 2015 г. экономический кризис значительно сильнее ударит по многим отраслям и сферам экономики, ожидается снижение многих показателей, негативно отразившихся и на сфере логистики. Определим наметившиеся тенденции в данной сфере:

– на логистическом рынке происходит спад (спад международных и внутренних перевозок, снижаются, растут цены на топливо, а тарифы остаются на уровне 2014 г.). По итогам первого полугодия 2014 г. рост объема автомобильных грузоперевозок составил примерно 0,2 %. Снижение объема железнодорожных грузоперевозок отмечает и ОАО «РЖД», так снижение грузооборота по сравнению с январем–сентябрем 2013 г. составило 1,2 %, а уже к концу 2014 г. снижение темпов грузооборота значительно усилилось. По прогнозам аналитиков данной отрасли снижение объемов грузоперевозок ожидается на 15–30 %, также ожидается сокращение на треть количества компаний, работающих в сфере логистики;

- сокращение инвестиций в логистические инфраструктурные проекты;
- поиск новых рыночных ниш, новых партнеров и форм сотрудничества с ними;

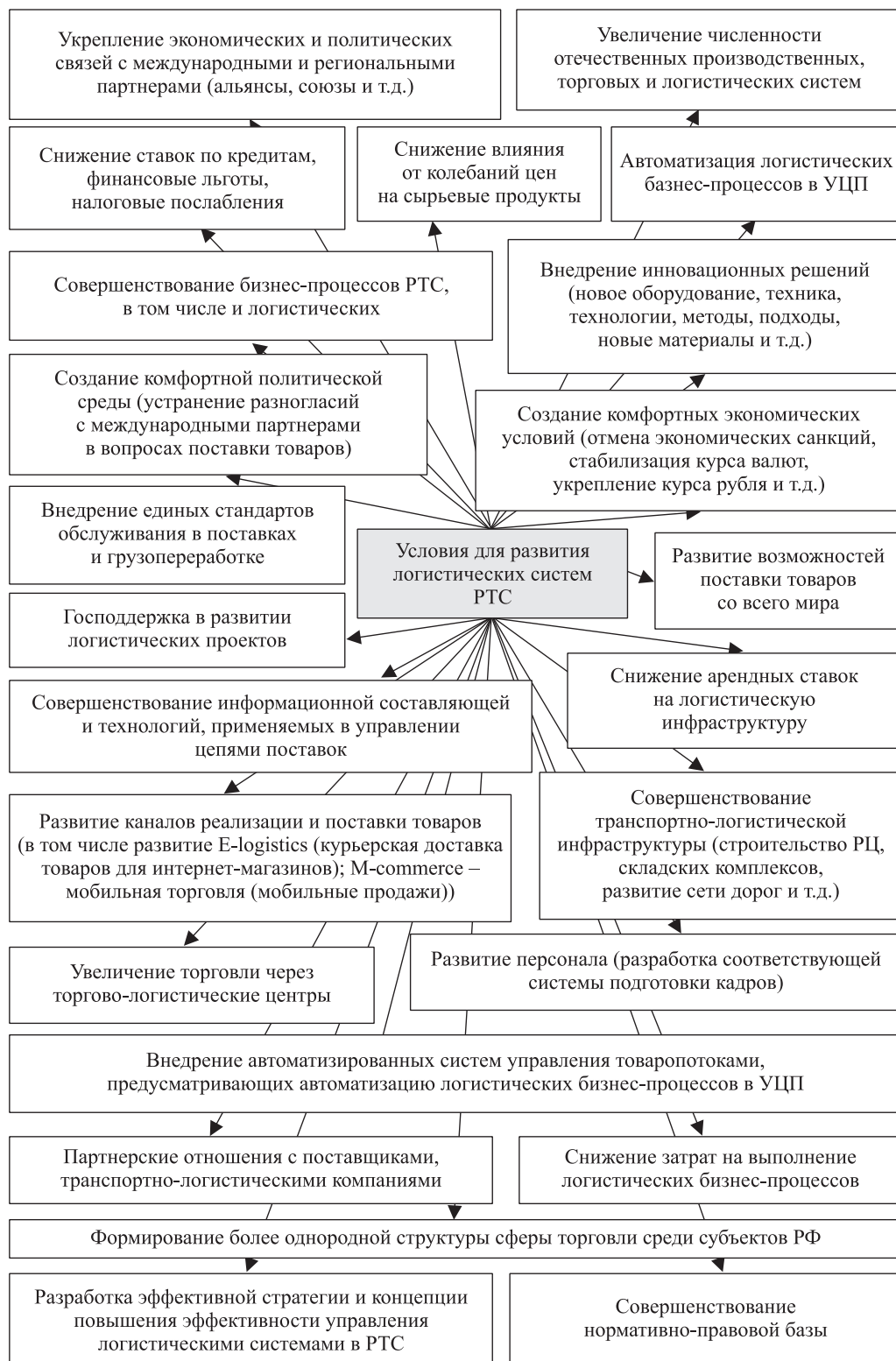


Рис. 4. Условия, необходимые для совершенствования и формирования логистических систем розничных торговых сетей в РФ

- участники цепи поставок при товародвижении стремятся снизить потери, оптимизировать логистические процессы, сократить объемы запасов;
- передача на аутсорсинг логистических функций предприятиями промышленности и торговли;
- уход с рынка части логистических компаний, оставшиеся консолидируются;
- сокращение грузовых перевозок (применение экономических санкций, рост цен на товары и услуги, что привело к удорожанию поставок и снижению потребления), кроме поставок в ЦФО, ДВФО, СФО (увеличение поставок из Китая, стран Азии и т.д.);
- переориентация транспортно-логистических систем на регионы юга России, Сибири и Дальнего Востока;
- ориентация собственных производств розничных торговых сетей в сторону «Голодного производства», уменьшения запасов;
- работа в направлении «Just-in-time» (поставки точно в срок) [14, 15];
- совершенствование методов управления запасами, систем управлением складом, методов управления товаропотоками при складировании и доставке на основе инновационных технологий, систем автоматизации и т.д. [17].

По данным аналитиков департамента консалтингового агентства РБК, в 2015 г. будет наблюдаться вялотекущее состояние экономики. Развитие большинства сфер экономики, в том числе и логистики сетевого ритейла во многом будет зависеть от разумной политики правительства в сфере стимулирования структурной перестройки, поддержки малого и среднего бизнеса, а также цен на нефть [25].

Вместе с тем по данным прогноза долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 г., запланирован ряд крупных инвестиционных проектов, затрагивающих логистические системы розничных торговых сетей и повлияющих в значительной степени на их развитие (см. таблицу).

#### **Приоритетные направления развития транспортно-логистических проектов в РФ до 2030 г. [23]**

Название региона РФ	Планируемые проекты
1	2
Центральный федеральный округ (ЦФО)	<p>Повышение транспортных возможностей, комфортности и безопасности перемещения за пределами и внутри Московского региона</p> <p>Развитие транспортно-логистической инфраструктуры</p> <p>Создание полимагистральных транспортных коридоров (Санкт-Петербург – Москва, Москва – Воронеж)</p> <p>Строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород</p>
Северо-Западный федеральный округ (СЗФО)	<p>Формирование транспортно-транзитной зоны (развитие портовых комплексов Ленинградской и Калининградской областей и Санкт-Петербурга, авиационного узла в Санкт-Петербурге)</p> <p>Рост международных и внутрироссийских пассажирских и грузовых перевозок</p> <p>Увеличение пропускной способности действующих на территории округа морских портов при восстановлении транспортной и иной инфраструктуры Северного морского пути</p>

*Окончание таблицы*

1	2
Южный федеральный округ (ЮФО)	<p>Формирование транспортно-логистических комплексов международного и межрегионального значения</p> <p>Развитие транспортной и таможенной логистики в Краснодарском крае, Астраханской, Волгоградской и Ростовской областях на основе использования системы международных транспортных коридоров (зон грузовых портов, авиа- и железнодорожных узлов)</p> <p>Поддержка интеграции транспортных систем в «Большое Средиземноморье» (Южная Европа, Ближний Восток и Северная Африка), развитие экономических связей со странами Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии</p>
Северо-Кавказский федеральный округ (СКФО)	<p>Развитие транспортной инфраструктуры округа, включающей строительство железнодорожных линий, сети автодорог, торгового порта, модернизация аэропорта</p> <p>Строительство терминально-логистического комплекса международного значения в г. Гудермесе в направлениях Ростов-на-Дону – Махачкала – порты Черноморского и Каспийского побережья</p> <p>Строительство транспортно-логистических комплексов федерального значения в г. Минеральные Воды и Махачкала и регионального значения</p>
Приволжский федеральный округ (ПФО)	<p>Создание зон с транспортно-логистическими функциями (с центром в г. Нижний Новгород, г. Казань, г. Самара, г. Оренбург)</p> <p>Строительство и реконструкция участков автомобильных и железных дорог</p>
Уральский федеральный округ (УФО)	<p>Формирование ряда транспортно-логистических комплексов международного и межрегионального значения</p> <p>Формирование торговых, транспортно-логистических и финансовых центров общенационального и межрегионального значения (Екатеринбургская и Челябинская области)</p> <p>Развитие и модернизация транспортной инфраструктуры округа в центральной и южной частях Урала: строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, обновление и развитие сети автомобильных дорог северного широтного коридора (Пермь – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск), развитие воздушного, речного и морского транспорта)</p> <p>Формирование транспортно-логистических комплексов международного и межрегионального значения (транспортно-логистический узел на базе аэропорта Кольцово, Южно-Уральская, Тюменская и Ямальская транспортно-логистические зоны)</p> <p>Создание крупного промежуточного центра авиахаба в г. Екатеринбурге, создание транспортных узлов в трансевроазиатском коридоре мировой торговли (Западная Европа – Юго-Восточная Азия – Америка)</p> <p>Обустройство и развитие системы пограничных пунктов пропуска в приграничных регионах Южного Урала для стимулирования торговли со странами СНГ</p>
Сибирский федеральный округ (СФО)	<p>Создание инфраструктуры железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского, речного и трубопроводного транспорта</p> <p>Строительство северо-российского транспортного коридора восстановление и развитие Северного морского пути</p>
Дальневосточный федеральный округ (ДВФО)	<p>Развитие транспортной инфраструктуры:</p> <p>строительство новых скоростных автомобильных и железных дорог;</p> <p>эксплуатация созданной транспортной инфраструктуры в целях обслуживания международного транзита грузов</p>

Реализация проектов в транспортно-логистической сфере России в значительной степени будет способствовать развитию и совершенствованию логистических систем не только розничных сетей, но и промышленности, повысит мобильность населения, при этом увеличится скорость поставки, пропускная способность грузов, повысится качество логистического сервиса.

Обзор научных и периодических источников показал, что развитие логистики находится на стадии формирования и является одной из важнейших стратегических задач в деятельности розничных торговых сетей. Розничные торговые сети стремятся повысить эффективность управления логистической системой, в том числе [10, 13, 14]:

- повысить качество поставок с целью удовлетворения потребителей широким ассортиментом поставляемых ресурсов (товаров, сырья материалов) в кратчайшие сроки;
- достичь снижения потерь при управлении потоками ресурсов (материальных, финансовых, информационных, сервисных и т.д.);
- повысить эффективность логистических бизнес-процессов;
- создать современную логистическую инфраструктуру, отвечающую современным стандартам обслуживания.

Все эти условия и обуславливают необходимость совершенствования функционирования логистических систем в сетевой розничной торговле.

«Нет худа без добра», так экономический кризис при всех его негативных последствиях невольно дает стимул к качественным изменениям в логистике розничных сетей и других сферах экономики. Те компании, которые выстраивают и оптимизируют систему логистики, приобретают значительное конкурентное преимущество в условиях кризиса. За счет этого снижаются издержки обращения, растет удовлетворенность интересов потребителей, укрепляются связи между партнерами, что в свою очередь и определяет решающий успех на рынках товаров и услуг.

### Литература

1. Аналитические отчеты компаний Магнит, X5Ритейл, Ленты за 2013–2014 гг.
2. *Бауэрсток Д.* Логистика. Интегрированная цепь поставок: учебник. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. 675 с.
3. *Бауэрсток Д., Клосс Д.* Логистика. Интегрированная цепь поставок: учебник. М.: Олимп-Бизнес, 2008. 640 с.
4. *Джеймс Р., Сток Д.Р., Ламберт Д.М.* Стратегическое управление логистикой: учебник / пер. с англ. В. Егорова. М.: Инфра-М; 2005. 830 с.
5. *Джонсон С.Д., Вуд Ф.Д., Вордлоу Л.Д. и др.* Современная логистика / изд. 7-е; пер. с англ. М.: Вильямс, 2002. 624 с.
6. *Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н.* Логистика: учебник / под ред. В.И. Сергеева. М.: Эксмо, 2008. 944 с.
7. *Кристофер М., Пэк Х.* Маркетинговая логистика. М.: ИД «Технологии», 2005. 200 с.
8. *Мате Э., Тисье Д.* Логистика / пер. с фр.; под. ред. Н.В. Куприенко. СПб.: Нева; М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2003. 128 с.
9. *Секерин В.Д.* Логистика: учеб. пособие. М.: КНОРУС, 2015. 240 с.
10. *Сергеев В.И., Григорьев М.Н., Уваров С.А.* Логистика: информационные системы и технологии: учебник. М.: Альфа-Пресс, 2008. 320 с.

11. *Тяпухин А.П.* Логистика: учебник для бакалавров / 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во «Юрайт», 2013. 568 с.
12. *Федоров Л.С., Кравченко М.В.* Общий курс логистики: учеб. пособие. М.: КНО-РУС, 2014. 220 с.
13. *Уотерс Д.* Логистика. Управление цепью поставок / пер. с англ. М.: ЮНТИ-ДАНА, 2003. 503 с.
14. *Харисон А., Ван Хуан Р.* Управление логистикой: разработка стратегий логистических операций / пер. с англ.; под. ред. О.Е. Михейцева. Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. 368 с.
15. *Харингтон Дж.* Совершенство управления процессами / пер. с англ. А.Л. Раскина; под науч. ред. В.В. Брагина. М.: РИА «Стандарты и качество», 2007. 192 с.
16. APICS Dictionary. The Industry Standard for More than 3500 Terms and Difinitions / Eleventh Edition. The Association for Operation Management, 2005. P. 62.
17. Журнал «Логистика». [Электронный ресурс] URL: [http://avs-logistic.ru/news/logistika\\_v\\_usloviyah\\_sanktsij\\_prepyatstvi-](http://avs-logistic.ru/news/logistika_v_usloviyah_sanktsij_prepyatstvi-) (дата обращения: 18.09.2015 г.).
18. Журнал RG.RU. [Электронный ресурс] URL: <http://www.rg.ru/2013/09/23/roznica-site-anons.html>- (дата обращения: 18.08.2015 г.).
19. РИА Новости. [Электронный ресурс]. URL: <http://ria.ru/economy/20130926/965972854.html>-(дата обращения 16.02.2015 г.).
20. Журнал Government.Ru-. [Электронный ресурс] URL: <http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>- (дата обращения: 18.02.2015 г.).
21. *Карпов А.Ю.* Влияние кризиса на логистические потоки в регионе Балтийского моря. [Электронный ресурс] URL: [http://www.regnum.ru/-](http://www.regnum.ru/) (дата обращения: 18.09.2015 г.).
22. *Кичатов А.* Рынок логистики в условиях экономического кризиса интервью с генеральным директором City Express // Ежедневная газета «Поиск». [Электронный ресурс]. URL: [http://www.umnylogist.ru/-](http://www.umnylogist.ru/) (дата обращения: 19.09.1015 г.).
23. Источник: Данные Росстата. [Электронный ресурс] URL: [www.gks.ru](http://www.gks.ru). (дата обращения: 15.08.2015 г.).
24. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс] URL: <http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>- (дата обращения: 12.02.2015 г.).
25. *Симонова Л.В.* Материалы департамента консалтингового агентства РВК. [Электронный ресурс] URL: <http://detel.su/novosti/29-rossiyskuyu-logistiku-zhdut-neprostyle-vremena.html>- (дата обращения: 16.09.2015 г.).

### Bibliography

1. Analiticheskie otchety kompanij Magnit, H5Ritejl, Lenty za 2013–2014 gg.
2. *Baujerstok D.* Logistika. Integrirovannaja cep' postavok: uchebnik. М.: ЗАО «Olimp-Biznes», 2005. 675 p.
3. *Baujerstok D., Kloss D.* Logistika. Integrirovannaja cep' postavok: uchebnik. М.: Olimp-Biznes, 2008. 640 p.
4. *Dzhejms R., Stok D.R., Lambert D.M.* Strategicheskoe upravlenie logistikoj: uchebnik / per. s angl. V. Egorova. М.: Infra-M; 2005. 830 p.
5. *Dzhonson S.D., Vud F.D., Vordlou L.D. i dr.* Sovremennaja logistika / izd. 7-e; per. s angl. М.: Vil'jams, 2002. 624 p.
6. *Dybskaja V.V., Zajcev E.I., Sergeev V.I., Sterligova A.N.* Logistika: uchebnik / pod red. V.I. Sergeeva. М.: Jeksmo, 2008. 944 p.
7. *Kristofer M., Pjek H.* Marketingovaja logistika. М.: ID «Tehno-logii», 2005. 200 p.
8. *Mate Je, Tis'e D.* Logistika / per. s fr.; pod. red. N.V. Kuprienko. SPb.: Neva; М.: OLMA-PRESS Invest, 2003. 128 p.
9. *Sekerin V.D.* Logistika: ucheb. posobie. М.: KNORUS, 2015. 240 p.

10. *Sergeev V.I., Grigor'ev M.N., Uvarov S.A.* Logistika: informacionnye sistemy i tehnologii: uchebnik. M.: Al'fa-Press, 2008. 320 p.
11. *Tjapuhin A.P.* Logistika: uchebnik dlja bakalavrov / 2-e izd., pererab. i dop. M.: Izd-vo «Jurajt», 2013. 568 p.
12. *Fedorov L.S., Kravchenko M.V.* Obshhij kurs logistiki: ucheb. posobie. M.: KNORUS, 2014. 220 p.
13. *Uoters D.* Logistika. Upravlenie cep'ju postavok / per. s angl. M.: JuNTI-DANA, 2003. 503 p.
14. *Harison A., Van Huan R.* Upravlenie logistikoj: razrabotka strategij logisticheskikh operacij / per. s angl.; pod. red. O.E. Mihejceva. Dnepropetrovsk: Balans Biznes Buks, 2007. 368 p.
15. *Harington Dzh.* Sovershenstvo upravlenija processami / per. s angl. A.L. Raskina; pod nauch. red. V.V. Bragina. M.: RIA «Standarty i kachestvo», 2007. 192 p.
16. APICS Dictionary. The Industry Standard for More than 3500 Terms and Difinitions / Eleventh Edition. The Association for Operation Management, 2005. P. 62.
17. Zhurnal «Logistika». [Jelektronnyj resurs]. URL: [http://avs-logistic.ru/news/logistika\\_v\\_usloviyah\\_sanksij\\_prepyatstvi-\(data obrashhenija: 18.09.2015 g.\)](http://avs-logistic.ru/news/logistika_v_usloviyah_sanksij_prepyatstvi-(data obrashhenija: 18.09.2015 g.)).
18. Zhurnal RG.RU. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://www.rg.ru/2013/09/23/roznica-site-anons.html-\(data obrashhenija: 18.08.2015 g.\)](http://www.rg.ru/2013/09/23/roznica-site-anons.html-(data obrashhenija: 18.08.2015 g.)).
19. RIA Novosti. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://ria.ru/economy/20130926/965972854.html-\(data obrashhenija: 16.02.2015 g.\)](http://ria.ru/economy/20130926/965972854.html-(data obrashhenija: 16.02.2015 g.)).
20. Zhurnal Government.Ru-. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf-\(data obrashhenija 18.02.2015 g.\)](http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf-(data obrashhenija 18.02.2015 g.)).
21. *Karpov A.Ju.* Vlijanie krizisa na logisticheskie potoki v regione Baltijskogo morja. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://www.regnum.ru/- \(data obrashhenija: 18.09.2015 g.\)](http://www.regnum.ru/- (data obrashhenija: 18.09.2015 g.)).
22. *Kichatov A.* Rynok logistiki v usloviyah jekonomicheskogo krizisa interv'ju s general'nym direktorom City Express // Ezhenedel'naja gazeta «Poisk». [Jelektronnyj resurs] URL: [http://www.umnyylogist.ru/- \(data obrashhenija: 19.09.1015 g.\)](http://www.umnyylogist.ru/- (data obrashhenija: 19.09.1015 g.)).
23. Istochnik: Dannye Rosstata. [Jelektronnyj resurs] URL: [www.gks.ru \(data obrashhenija: 15.08.2015 g.\)](http://www.gks.ru (data obrashhenija: 15.08.2015 g.)).
24. Prognoz dolgosrochnogo social'no-jekonomicheskogo razvitija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf-\(data obrashhenija: 12.02.2015 g.\)](http://government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf-(data obrashhenija: 12.02.2015 g.)).
25. *Simonova L.V.* Materialy departamenta konsaltingovogo agentstva RVK. [Jelektronnyj resurs] URL: [http://detel.su/novosti/29-rossiyskuyu-logistiku-zhdut-neprostyle-vremena.html-\(data obrashhenija: 16.09.2015 g.\)](http://detel.su/novosti/29-rossiyskuyu-logistiku-zhdut-neprostyle-vremena.html-(data obrashhenija: 16.09.2015 g.)).