

КОНСИГНАЦИОННЫЕ СКЛАДЫ КАК ЭЛЕМЕНТ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЯХ РОССИИ И ГЕРМАНИИ

***Аннотация:** В статье поднимается проблема использования консигнационных складов, как нового этапа развития экономики. Также были приведены основные аспекты и раскрыто само понятие таких складов. В конце приведены выводы и даны предложения по развитию идеи консигнации.*

***Ключевые слова:** консигнация, складская логистика, контракт, поставки.*

***Abstract:** The article raises the problem of using consignment warehouses, as a new stage of economic development. The main aspects were also presented and the very concept of such warehouses was revealed. At the end there are conclusions and suggestions on the development of the idea of consignment.*

***Keywords:** consignment, warehouse logistics, contract, deliveries.*

В современном мире логистика играет важную роль в экономике страны. Движение материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления также требует затрат, которые могут достигать до 50 % от общей суммы затрат на логистик[1, стр. 20].

Логистические связи между Россией и Германией налажены довольно давно, однако подверглись проверке временем, учитывая введенные в 2012 году санкции против РФ. Однако, спустя почти четыре года, дружеские и торговые взаимоотношения были возобновлены практически в том же порядке, что и раньше[2, стр. 157]. Сотрудничество российских и немецких компаний вновь

вернулось на прежний уровень, позволяя не только заниматься грузоперевозками товаров, но перейти на относительно новую ступень в экономике.

Российская система поставок, на данный момент, является развивающейся в мире, так как ещё не может в полной мере обеспечить качество дорожного полотна и инфраструктуры в целом, особенно это касается дальневосточного региона страны.

Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом. В валовом внутреннем продукте РФ доля логистических издержек достигает до 19%, тогда как в Германии составляет 18,0%.

Консигнационный склад представляет из себя место для хранения партии товара, принадлежащего консигнанту (производителю), что была отдана им в целях дальнейшего сбыта за границу. Для лёгкости восприятия такие склады можно сравнить с комиссионными магазинами, что перепродают товар, набрасывая на него процент, который впоследствии и забирают себе. То же самое происходит и здесь, только на более официальном уровне.

Сама процедура – это заключение договора производителем, то есть консигнантом, на пользование складами консигнатора. Таким образом, поставщик товара может понять, как пойдёт торговля в том или ином регионе, что позволит ему в дальнейшем строить собственные склады на данной территории. К тому же так проще проходить таможенную и поставлять товар в другие страны, так как держать собственные склады в другой стране, зачастую, не является дешёвой операцией, но склад всё равно будет находиться под контролем таможенных органов[3].

Консигнационные склады будут иметь большое значение в развитии экономики только при условии бесперебойной поставки товара и дальнейшей его реализации, иначе есть риск больших потерь и убытков производителем.

Германия уже имеет более 50 консигнационных складов на территории РФ, в том числе компания «Тандер» планирует строительство такого завода на территории Краснодарского края.

Есть ряд причин, по которым взаимодействие России и Германии в логистике будет лишь развиваться с использованием консигнационных складов:

-во-первых, это использование складских помещений не только по их прямому назначению, но и для демонстрации товара. Российский потребитель уже знаком с немецким качеством товара, поэтому будет попробовать новинки от поставщиков;

-во-вторых, это снижение рисков, связанных с выходом на российский рынок для изучения спроса потребителя;

- в-третьих, решение вопроса относительно обслуживания техники и решение вопроса грузоперевозок товара;

-наконец, возможность заключения договора на консигнационный склад не только на территории РФ, но и Германии[4, стр. 1].

В России основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а тем более управления запасами и цепочками поставок, выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ретейлеров. Ими производится около 68% от всего объема логистических операций. Еще одна особенность российского рынка транспортно-логистических услуг – высокая доля услуг по транспортировке нефти и газа по трубопроводам, при этом значение трубопроводного транспорта в формировании оборота рынка возрастает

Касательно немецкой стороны, то транспортно-логистический рынок становится на данный момент находится в стагнации из-за проводимой в стране экономической политики и ряда других факторов.

Для российской стороны пока сложно выйти на европейский рынок самостоятельно, а вот с использованием консигнаций будет возможность изучить потребительский спрос относительно немецкой стороны, чтобы в дальнейшем

продвигать собственный товар на иностранном рынке самостоятельно, так как в настоящий момент имеются трудности.

Поэтому важно продвигать идею консигнационных складов не только на территории РФ, но и за её пределами.

Список использованных источников

1. Лукичев М. Россия и Германия обсудили вопросы сотрудничества в сфере логистики [Электронный ресурс] / М. Лукичев <https://agri-news.ru/novosti/rossiya-i-germaniya-obsudili-voprosyi-sotrudnichestva.html>
2. Логистика и управление цепями поставок: перспективы в России и Германии, Материалы российско-немецкой конференции по логистике, - Bremen, CVG, - 2017.
3. Лобанов Л. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс] / Л. Лобанов <https://www.lobanov-logist.ru/library/355/57650/>
4. Острцова А.В., Походина Е.С. Развитие транспортной и логистической инфраструктуры как фактора роста экспортного потенциала Краснодарского края / А.В. Острцова, Е.С. Походина - Финансово-аналитические и технологические аспекты развития экономики Сборник статей заочной Международной научно-практической конференции – 2016. С 280-288.