

Красильникова Е.А.¹

¹ Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова

Развитие систем управления товародвижением в условиях продовольственного эмбарго в современной России

АННОТАЦИЯ:

В статье рассматриваются тенденции изменения и развития механизмов управления процессом товародвижения в условиях установленного и продленного на сегодняшний день продовольственного эмбарго. Автором представлены изменения в системе современного внешнеторгового оборота России и стран Европы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: механизм управления товародвижением; товародвижение; внешнеторговый оборот; сальдо торгового баланса; макрологистические платформы; мезологистические платформы; продовольственное эмбарго; экономия ресурсов

JEL: F40, F51, Q18

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Красильникова, Е.А. (2015). Развитие систем управления товародвижением в условиях продовольственного эмбарго в современной России. *Торгово-экономический журнал*, 2(2), 121–128. doi: [10.18334/tezh.2.2.574](https://doi.org/10.18334/tezh.2.2.574)

Красильникова Елена Анатольевна, к.э.н., доцент кафедры торговой политики Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова (krasilnikova_elena@rambler.ru)

ПОСТУПИЛО В РЕДАКЦИЮ: 28.05.2015 / ОПУБЛИКОВАНО: 30.06.2015

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП: <http://dx.doi.org/10.18334/tezh.2.2.574>

(с) Красильникова Е.А. / Публикация: ООО Издательство "Креативная экономика"

Статья распространяется по лицензии Creative Commons CC BY-NC-ND (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>)

ЯЗЫК ПУБЛИКАЦИИ: русский



Metadata in English is available.

For detailed information, please, visit <http://dx.doi.org/10.18334/tezh.2.2.574>

В августе 2014 года в отношении Российской Федерации были введены экономические санкции сроком на один календарный год, результатом которых стало продовольственное эмбарго в Россию широкого списка товаров из Европейских и ряда других стран. Летом 2015 подобные торгово-экономические отношения были пролонгированы как с одной стороны, так и с другой.

Положительным результатом изменившейся структуры внешнеторгового оборота для Российской Федерации должна была стать практика импортозамещения. Результаты анализа статистических данных по производству свидетельствуют об увеличении выпуска продовольственных товаров (рост производства мясной продукции составил 11%, сыра – на 28%). При этом в целом объем производства продукции сельского хозяйства всех сельхозпроизводителей за первые 4 месяца 2015 года вырос на 3,5% (по сравнению с январем–апрелем 2014 г.) и составил 809,3 млрд рублей¹. По данным Росстата, поголовье крупного рогатого скота в январе–апреле 2015 года сократилось на 1,7–2,1% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года (таблица).

Данное положение дел вызвано необходимостью удовлетворения спроса населения и ростом показателей производства мяса на 4%. При этом в рассматриваемом периоде наблюдается рост поголовья свиней, овец и коз (в среднем, на 3%), о чем свидетельствуют данные таблицы.

Таблица

**Динамика поголовья скота в хозяйствах всех категорий
в Российской Федерации за 2014–2015 гг.**

	Крупный рогатый скот		Из него коровы		Свиньи		Овцы и козы	
	к соответствующей дате 2013 г.	к предыдущему месяцу	к соответствующей дате 2013 г.	к предыдущему месяцу	к соответствующей дате 2013 г.	к предыдущему месяцу	к соответствующей дате 2013 г.	к предыдущему месяцу
2014 г.								
Январь	97,8	100,0	97,4	99,8	101,2	101,8	100,6	98,9
Февраль	97,8	101,2	97,4	100,1	99,8	100,1	100,5	101,3
Март	97,6	101,9	97,3	100,1	98,9	101,4	100,8	103,1
Апрель	97,9	101,2	97,5	100,4	99,3	101,5	100,2	105,5

¹ Данные сайта [Федеральной службы государственной статистики](http://www.fedstat.ru).

Май	98,3	101,0	97,6	100,6	100,2	102,4	101,0	102,6
Июнь	98,2	100,1	97,5	99,8	100,4	100,3	101,1	102,0
Июль	98,2	99,5	97,4	99,7	100,5	99,9	101,2	99,5
Август	98,2	99,3	97,4	99,7	101,2	100,5	101,1	98,3
Сентябрь	98,1	98,7	97,5	99,5	101,4	99,7	100,3	97,2
Октябрь	98,1	98,7	97,5	99,3	101,6	99,4	100,2	98,0
Ноябрь	97,8	98,3	97,5	99,2	101,8	98,1	100,7	97,3
Декабрь	97,9	98,1	97,8	99,3	101,7	96,8	100,7	97,0
2015 г.								
Январь	97,9	100,1	98,1	100,4	101,7	101,8	100,2	99,1
Февраль	97,9	101,2	98,1	100,2	102,9	101,2	101,0	102,1
Март	98,0	102,1	98,2	100,1	104,3	102,9	101,0	103,1
Апрель	98,3	101,2	98,1	100,3	105,0	102,1	101,0	105,1

Источник: данные сайта [Федеральной службы государственной статистики](http://www.fedstat.ru).

Развитие молочного животноводства требует времени, порядка 2–2,5 лет, что вызвано особенностями этой отрасли хозяйства.

Товародвижение является основой торговой отрасли, обеспечением удовлетворения спроса населения. В последние два десятка лет происходит устойчивое изменение в структуре потоков в экономике. Появление крупных розничных сетей, имеющих значительную рыночную долю в отраслевом товарообороте, а соответственно, и власть в отношениях с производителями, развитие логистических центров, транспортных сетей, активное использование интернет-торговли и электронных торговых площадок являются актуальными для современности. Именно поэтому данные процессы должны найти отражение в теории и методологии оценки эффективности товародвижения (Лялюев, 2012; Тимирьянова, Красильникова, Каримова, Рузанкин, 2013; Тимирьянова, Красильникова, Рузанкин, Каримова, 2014; Тюник, Никишин, 2015; Усманова, 2007; Haan, Kisperska-Moroń, Placzek, 2007; Pirttilä, Hautaniemi, 1995; Prindevizis, Kiranoudis, 2005; Sheu, 2008; Wu, Huang, 2007). На сегодня не раскрыты современные тенденции трансформации системы товародвижения. Актуальная проблема повышения эффективности товародвижения, как правило, рассматривается с позиции конкретного предприятия и редко рассматривается комплексно как фактор роста экономики страны. Накопившийся круг вышеуказанных проблем, интеграция России в систему международной торговли, в том числе вступление в ВТО, экономические санкции и условия стагнации вызывают необходимость научной разработки теории и методологии экономической диагностики

товародвижения на основе современных научных знаний, что обуславливает актуальность настоящей статьи.

Макроэкономический анализ показывает, что внутринациональные логистические издержки (без учета транспортных) составляют в процентах к ВВП в России – 17,2%, в США – 11,6%, в Канаде – 11,8%, Германии – 11,8%, Франции – 11,7%, Португалии – 13,6%, Китае – 14,5% (*Власенко, 2007*). Эти данные свидетельствуют о низком уровне производительности труда в сфере товарного обращения России, наличии высоких рисков.

Изучению вопроса управления процессом товародвижения, в том числе, посвящена докторская диссертация С.Б. Карнаухова. Ученый анализирует логистику как систему управления процессом товародвижения с учетом аспекта экономии ресурсов, типологизирует логистические системы и впервые вводит понятие макрологистической платформы. С.Б. Карнауховым определены основные признаки системы управления процессом товародвижения (*Карнаухов, 2003; С. 35*): целостность, структурированность, иерархичность, множественность описания каждой отдельной подсистемы. Логистический подход на сегодня является основным в управлении товародвижением. В связи с этим С.Б. Карнауховым предложено разработать «Логистическую доктрину Российской Федерации как систему концептуальных положений и направлений использования логистики в практике государственного управления и хозяйствования» (*Карнаухов, 2003; С. 105*). Наблюдается диссонанс в соотношении «федеральный округ–экономический район». 26 субъектов хозяйствования из 88 субъектов Российской Федерации производят 70,3% валового регионального продукта и 70,9% продукции промышленности. Анализ объема реализации со складов одиннадцати экономических регионов (*рисунок 1*) выявил, что 55% всего объема приходится на три региона: Западно-Сибирский (1 место), Центральный (2 место), Уральский (3 место).

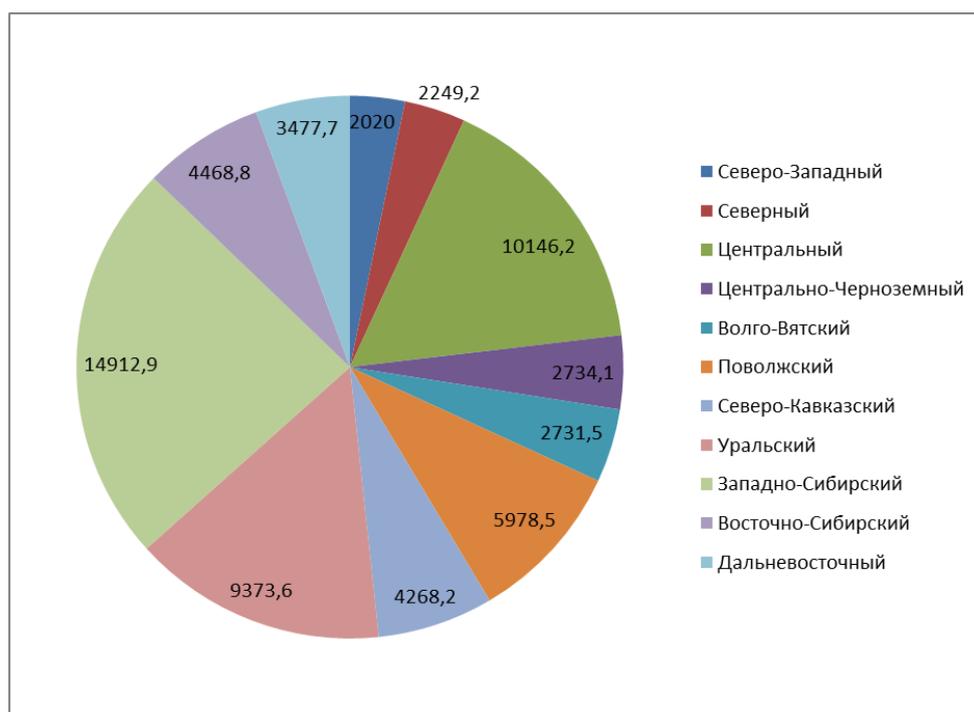


Рисунок 1. Диаграмма объемов реализации со складов основных экономических регионов России, млрд руб.

При этом чуть менее 50% всех складов принадлежат всего трем экономическим регионам (*рисунок 2*): Центральному (1 место), Западно-Сибирскому (2 место), Восточно-Сибирскому (3 место).

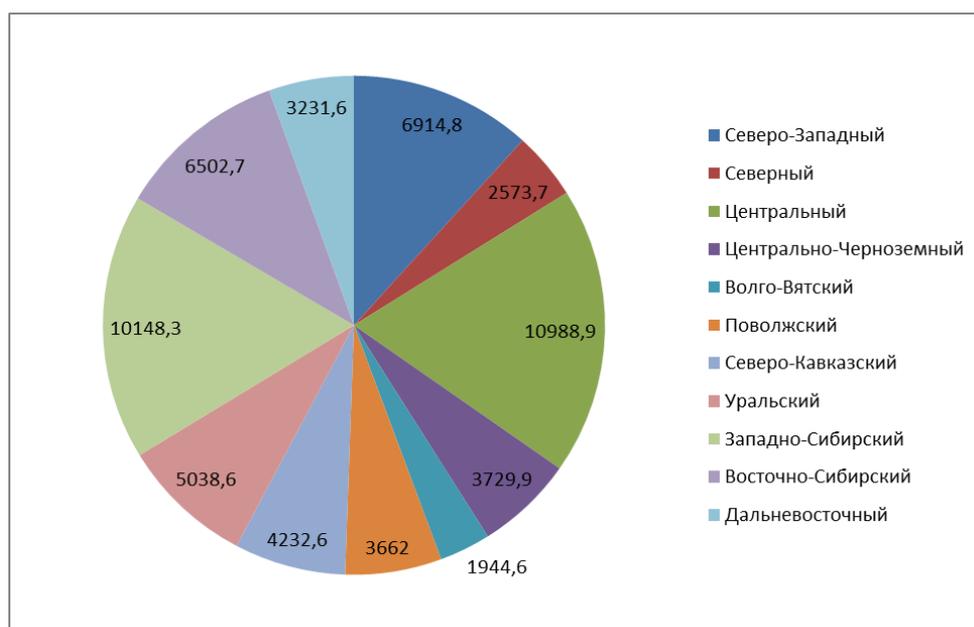


Рисунок 2. Диаграмма складской площади основных экономических регионов России, кв. м

Проведенный анализ свидетельствует о неравномерности складских показателей по различным экономическим районам.

Исследуя статистические данные (*Карнаухов, 2003; С. 152*), характеризующие транспортное хозяйство, выясняется, что:

- Ежегодный объем грузовых перевозок по стране составляет 2427,7 млн т, в том числе железнодорожных – 947,0 млн т, автомобильных – 556,0 млн т, трубопроводных – 802,0 млн т, морских – 31,0 млн т, внутренних водных – 91,0 млн т, воздушных перевозок – 0,7 млн т.

- Протяженность путей сообщения по видам транспорта: железнодорожные пути – 87,0 тыс. км, автомобильные дороги – 907,0 тыс. км (с твердым покрытием – 750,0 тыс. км), магистральные трубопроводы – 214,0 тыс. км, внутренние водные судоходные пути – 85,0 тыс. км.

- Плотность общих транспортных путей сообщения в стране, включая железнодорожный, автомобильный и внутренний речной транспорт, составляет 8,9 км путей на 100 кв. км территории (при этом плотность железнодорожных путей общего пользования – 51 км путей на 1000 кв. км территории).

- Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования в стране составляет 87,0 тыс. км, в том числе электрифицированных – 38,5, с тепловой тягой – 48,5.

- Использование железнодорожного грузового подвижного состава имеет следующий удельный вес тяги в общем грузообороте: электровозной – 74,3%, тепловозной – 25,7%, а средний вес брутто грузового поезда – 3119 т.

Расхождение с точки зрения самого процесса движения товаров, импорта и экспорта в экономических районах усиливается разделением неравномерно загруженных железных дорог: Южно-Уральская – 125.133 (10,3%); Западно-Сибирская – 117.854 (9,7%); Свердловская – 114.335 (9,4%); Северная – 100.990 (8,3%); Забайкальская – 96.865 (8,0%); Октябрьская – 92.325 (7,6%); Горьковская – 91.163 (7,5%); Куйбышевская – 84.920 (7,0%); Московская – 83.039 (6,9%); Юго-Восточная – 62.722 (5,2%); Восточно-Сибирская – 62.359 (5,1%); Дальневосточная – 53.745 (4,4%); Красноярская – 50.105 (4,1%); Северо-Кавказская – 39.429 (3,3%); Приволжская – 36.396 (3,0%); Калининградская – 1.092 (0,1%); Сахалинская – 728 (0,1%).

В условиях транзитивной экономики России и ее глобализации макрологистические системы оказывают двойственное влияние на конкуренцию ее участников. С одной стороны, они способствуют росту конкурентных преимуществ каждой фирмы, использующей логистический инструментарий, за счет снижения совокупных затрат на единицу полезного эффекта. С другой стороны, именно основной логистический принцип сквозной аналитико-оптимизационной интеграции конкурирующих потоков подталкивает к объединению и кооперации возможностей взаимодействующих на рынке фирм, смягчая конкурентные противоречия между ними.

В современных условиях продовольственного эмбарго негативным явлением стало значительное повышение уровня инфляции, что отразилось на спросе. Изменение состава участников и схем товародвижения стало основной тенденцией его развития за прошедший год с момента введения экономических санкций в отношении России. Формирование актуальных механизмов управления современными цепочками товародвижения заключается в большей степени в поиске адекватных поставщиков (и/или производителей) товаров, выполняющих свои обязательства по достижению и сохранению качества продукции, соблюдению сроков поставок и т. п. Потребитель, вышедший из эйфории «покупай российское несмотря ни на что», ждет от российских товаров удовлетворения потребностей в высоком качестве и широком их выборе.

ИСТОЧНИКИ:

- Власенко, М.Ю. (2007). *Тенденции развития хозяйственных связей производственных предприятий с потребителями* (Дис. ... к.э.н.: 08.00.05). Москва.
- Журкина, Л.С., Уханова, Ю.А., Никишин, А.Ф. (2015). *Влияние политики импортозамещения на торговлю Российской Федерации*. *Инновационная наука*, 1(5), 103–105.
- Карнаухов, С.Б. (2003). *Формирование логистических платформ в экономике России: концепция, анализ, организационно-экономический механизм* (Дис. ... д.э.н.: 08.00.05). Москва.
- Красильникова, Е.А. (2015). Тенденции экономического развития торговых организаций в регионах как фактор трансформации внешнеэкономической стратегии страны. В книге *Стратегические интересы России в глобальной экономике. Материалы международной научно-практической конференции 26 марта 2014 г.* (С. 115–119). М: Издательство ЗАО «Гриф и К».
- Лавриков, В.В. (2003). *Статистический анализ показателей товародвижения и качества плодоовощной продукции на оптовом продовольственном рынке* (Дис. ... к.э.н.: 08.00.12). Москва.

- Леснов, А.П. (2003). *Система производства и товародвижения плодоовощной продукции в странах Европейского Союза (ЕС)* (Дис. ... к.э.н.: 08.00.14). Москва.
- Лялюев, С.Ю. (2012). *Мезологистическая система товародвижения как фактор экономического развития ЮФО* (Дис. ... к.э.н.: 08.00.05). Ростов-на-Дону.
- Тимирьянова, В.М., Красильникова, Е.А., Каримова, А.И., Рузанкин, С.О. (2013). *Моделирование процесса товародвижения и оценка его эффективности в регионе*. Уфа: Принт.
- Тимирьянова, В.М., Красильникова, Е.А., Рузанкин, С.О., Каримова, А.И. (2014). Оценка эффективности товародвижения в экономике регионов. *Экономика и управление: научно-практический журнал*, 1, 65–70.
- Тюник, О.Р., Никишин, А.Ф. (2015). Региональный аспект в задаче повышения эффективности деятельности торговых организаций. В книге *Проблемы социально-экономического развития регионов. Сборник статей Международной научно-практической конференции* (С. 35–37). Уфа.
- Усманова, С.Б. (2007). *Формирование и развитие мезологистических систем региона* (Дис. ... к.э.н.: 08.00.05). Екатеринбург.
- Haan, J. de, Kisperska-Moroń, D., Placzek, E. (2007). *Logistics management and firm size; a survey among Polish small and medium enterprises*. *International Journal of Production Economics*, 108(1–2), 119–126. doi: [10.1016/j.ijpe.2006.12.009](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2006.12.009)
- Pirttilä, T., Hautaniemi, P. (1995). *Activity-based costing and distribution logistics management*. *International Journal of Production Economics*, 41(1–3), 327–333. doi: [10.1016/0925-5273\(94\)00085-9](https://doi.org/10.1016/0925-5273(94)00085-9)
- Prindezis, N., Kiranoudis, C. (2005). *An internet-based logistics management system for enterprise chains*. *Journal of Food Engineering*, 70(3), 373–381. doi: [10.1016/j.jfoodeng.2004.01.040](https://doi.org/10.1016/j.jfoodeng.2004.01.040)
- Sheu, J. (2008). *A hybrid neuro-fuzzy analytical approach to mode choice of global logistics management*. *European Journal of Operational Research*, 189(3), 971–86. doi: [10.1016/j.ejor.2006.06.082](https://doi.org/10.1016/j.ejor.2006.06.082)
- Wu, Y.J., Huang, I. (2007). *Operations research practice on logistics management in Taiwan: An academic view*. *European Journal of Operational Research*, 182(1), 428–435. doi: [10.1016/j.ejor.2006.07.015](https://doi.org/10.1016/j.ejor.2006.07.015)

Портал для поставщиков и продавцов [RETAIL.RU](https://retail.ru).

Elena A. Krasilnikova, Candidate of Science, Economics, Associate Professor of the Chair of Trade Policy, Plekhanov Russian University of Economics

Development of merchandise distribution management under food embargo in contemporary Russia

ABSTRACT:

The author discusses the tendencies in changes and development of the process of merchandise distribution management under conditions of the launched and (as of yet) prolonged food embargo. Certain changes in the system of modern foreign trade turnover of Russia and European countries have been considered in the article.

KEYWORDS: a mechanism for merchandise distribution management; merchandise distribution; foreign trade turnover; balance of visible trade; macrologistic platforms; mesologistic platforms; food embargo; resource saving
