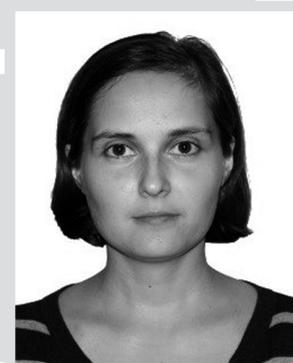


УДК 339.3

Анализ существующих систем управления и показателей оценки эффективности процесса товародвижения

**Красильникова Е.А.**

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры торговой политики
Российского экономического университета им Г.В. Плеханова

**Тимирязова В.М.**

Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и
управления на предприятиях торговли и общественного питания
Российского государственного торгово-экономического университета
(Уфимский институт (филиал))

В статье анализируются существующие исследования систем управления процессом товародвижения. В рамках этого определены основные признаки системы, в том числе сформированной по критерию экономии ресурсов. Выявлены недостатки в работе инфраструктурных подсистем, негативно влияющих на организацию и эффективность товародвижения. Также рассмотрены существующие показатели оценки эффективности данного процесса.

Ключевые слова: товародвижение, макрологистические платформы, мезологистические платформы, эффективность товародвижения, экономия ресурсов.

Отрасль торговли, как известно, является важным звеном экономики страны, которое позволяет обеспечивать ее функционирование, эффективность и развитие. Товародвижение можно рассматривать как кровеносную систему страны, качество которой отражается на состоянии всего организма. 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. На сегодня не раскрыты современные тенденции трансформации системы товародвижения и не разработан инструментарий оценки эффек-

тивности распределения с учетом протекающих на рынке процессов. Актуальная проблема повышения эффективности товародвижения, как правило, рассматривается с позиции конкретного предприятия и редко рассматривается комплексно как фактор роста экономики страны. Формирование теоретической базы отстает от развития практики товародвижения, весьма односторонним остается методологический инструментарий.

Накопившийся круг вышеуказанных проблем, интеграция России в систему международной торговли, в том числе вступление в ВТО вызывают необходимость научной разработки теории и методологии экономической диагностики товародвижения на основе современных научных знаний, что обуславливает актуальность настоящей статьи.

Изучению вопроса управления процессом товародвижения 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:

1) «Целостность» [1, с. 35]. Безусловно, признаком каждой системы является ее целостность, в том числе и система управления движением товаров. При этом необходимо отметить, что ученым недостаточно четко выражены связи, обеспечивающие подобное единство;

2) «Структурированность» [1, с. 36]. По нашему мнению, в описанной выше системе не хватает разделения подобных структур на кластеры с учетом решаемых задач и достигаемых целей;

3) «Иерархичность» [1, с. 36]. Подчеркивая детальность анализа систем управления товародвижением, проведенного ученым, необходимо все же заметить, что на макроуровне иерархичность необходимо рассматривать с учетом регионов, их донорства или реципиентности по отношению к центральному аппарату;

4) «Множественность описания каждой отдельной подсистемы» [1, с. 37]. Модели управления каждым звеном, безусловно, должны расширять и обеспечивать деятельность системы.

Ученый рассматривает понятие логистики как системы управления процессом товародвижения в двух аспектах [2, с. 56]: выделяются различные уровни управления (макроуровень, микроуровень, функциональный уровень); в то же время различные подсистемы, функционирующие на соответствующих уровнях управления, организованы по функциональному назначению.

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» [1, с. 105].

Также в работе ученого рассмотрен диссонанс в соотношении «федеральный округ – экономический район». 26 субъектов хозяйствования из 83 субъектов Федерации производят 70,3 % валового регионального продукта и 70,9 % продукции промышленности (табл. 1).

Анализ объема реализации со складов одиннадцати

экономических регионов (рис. 1) выявил, что 55 % всего объема приходится на три региона: Западно-Сибирский (1 место), Центральный (2 место), Уральский (3 место).

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

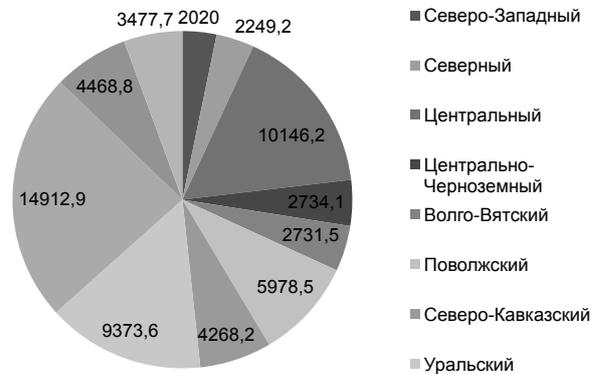


Рис. 1. Диаграмма объемов реализации со складов основных экономических регионов России, млрд. руб.

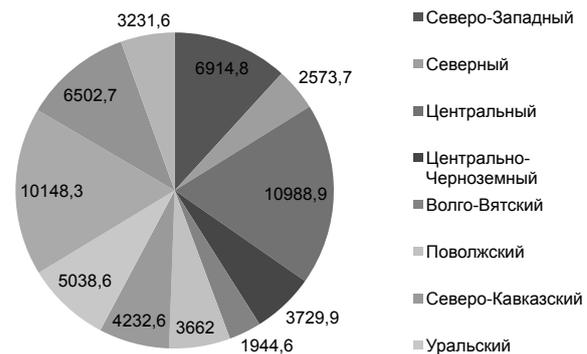


Рис. 2. Диаграмма складской площади основных экономических регионов России, кв.м.

Таблица 1

Показатели развития товаропроводящей сети [1, с. 149]

Экономический район	Объем реализации со складов, млрд. руб.	Место, занимаемое в РФ	Общая складская площадь, тыс. кв.м.	Место, занимаемое в РФ
Северо-Западный	2020,0	11	6914,8	3
Северный	2249,2	10	2573,7	10
Центральный	10146,2	2	10988,9	1
Центрально-Черноземный	2734,1	8	3729,9	7
Волго-Вятский	2731,5	9	1944,6	11
Поволжский	5978,5	4	3662,0	8
Северо-Кавказский	4268,2	6	4232,6	6
Уральский	9373,6	3	5038,6	5
Западно-Сибирский	14912,9	1	10148,3	2
Восточно-Сибирский	4468,8	5	6502,7	4
Дальневосточный	3477,7	7	3231,6	9
Итого:	62360,7		58967,7	

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

Исследуя статистические данные [1, с. 152], характеризующие транспортное хозяйство, выясняется, что:

- Ежегодный объем грузовых перевозок по стране составляет 2427,7 млн.т., в том числе: железнодорожный – 947,0 млн.т., автомобильный – 556,0 млн.т., трубопроводный – 802,0 млн.т., морской – 31,0 млн.т., внутренний водный – 91,0; воздушный – 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 судходные 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 тыс. км, с тепловой тягой – 48,5 тыс. км;

- 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.

Исследование С.Б. Карнаухова показывает, что из 17 направлений железных дорог восемь перевозят 62 % всех грузов Российской Федерации. При этом максимальный объем ввоза продукции (таблица 2) имеют два экономических района: Центральный – 83,1 млн. т (20,5 %), Северо-Западный – 57,6 млн.т (14,2 %). Максимальный объем продукции вывозится также из двух экономических районов: из Уральского – 84,5 млн. т (20,6 %) и из Западно-Сибирского – 76,7 млн. т (18,7 %) [1, с. 160].

Расхождение, с точки зрения самого процесса движения товаров, импорта и экспорта в экономических районах усиливается разделением неравномерно загруженных железных дорог: Южно-Уральская – 125,133 млн.т/км

(10,3 %); Западно-Сибирская – 117,854 млн.т/км (9,7 %); Свердловская – 114,335 млн.т/км (9,4 %); Северная – 100,990 млн.т/км (8,3 %); Забайкальская – 96,865 млн.т/км (8,0 %); Октябрьская – 92,325 млн.т/км (7,6 %); Горьковская – 91,163 млн.т/км (7,5 %); Куйбышевская – 84,920 млн.т/км (7,0 %); Московская – 83,039 млн.т/км (6,9 %); Юго-Восточная – 62,722 млн.т/км (5,2%); Восточно-Сибирская – 62,359 млн.т/км (5,1 %); Дальневосточная – 53,745 млн.т/км (4,4 %); Красноярская – 50,105 млн.т/км (4,1 %); Северо-Кавказская – 39,429 млн.т/км (3,3 %); Приволжская – 36,396 млн.т/км (3,0 %); Калининградская – 1,092 млн.т/км (0,1 %); Сахалинская – 0,728 млн.т/км (0,1 %).

По мнению С.Б. Карнаухова, 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 связи со всем изложенным выше, необходимо подчеркнуть актуальность проблемы несоответствия и неравномерности существующих показателей оценки товародвижения, что подтверждает необходимость разработки оценочных показателей, отражающих реальное положение в сфере движения продукции от производителя к потребителю в целях повышения эффективности данного процесса.

Таблица 2

Транспортный баланс экономических районов в млн. т перевозимых грузов [1, с. 160]

Экономический район	Ввоз	Вывоз	Местное сообщение	Транзит	Общий грузооборот
Северо-Западный	57,6	19,2	29,2	-	106,0
Северный	21,4	35,6	49,1	-	106,1
Центральный	83,1	27,3	52,7	77,2	240,3
Центрально-Черноземный	24,8	42,6	36,0	19,4	122,8
Волго-Вятский	16,5	15,5	7,5	79,3	118,8
Поволжский	28,6	44,0	23,0	36,7	132,3
Северо-Кавказский	38,2	14,4	33,1	-	85,7
Уральский	44,0	84,5	120,0	63,3	311,8
Западно-Сибирский	41,1	76,7	94,7	25,2	237,7
Восточно-Сибирский	17,7	47,6	70,2	13,7	149,2
Дальневосточный	33,3	2,3	41,6	-	77,2
Итого:	406,3	409,7	557,1	314,8	1687,9

Теоретические проблемы статистического анализа товародвижения и товарного качества в условиях рынка рассматривались В.В. Лавриковым [3, с. 6]. Ученый выделяет две группы аналитических показателей:

а) статистические показатели рассеивания (размах, дисперсия, стандартное отклонение, коэффициент вариации), динамики (темп роста, темп прироста, др. индексные показатели), цикличности (сезонная волна);

б) экономические показатели эффективности процесса товародвижения.

В.В. Лавриковым даются статистические характеристики товародвижения плодоовощной продукции [3, с. 101]: показатели рассеивания (стандартные отклонения), показатели динамики (темпы роста и прироста), показатели цикличности (индексы сезонности). Все эти показатели применяются к стандартным экономическим показателям, таким как: физический объем реализации, средние оптовые цены, объем и структура товарооборота, структура ассортимента, объем транспортных потоков. В.В. Лавриковым проводится анализ динамики и цикличности объема реализации, оптовых цен, товарооборота. Также ученым рассчитаны индексы товарооборота, физического объема товарооборота, цен постоянного состава, средней цены, ассортиментных сдвигов [3, с. 112].

Так, в работе В.В. Лаврикова в систему основных показателей эффективности процесса товародвижения, качества плодоовощной продукции и оказываемых услуг на «Зеленой ярмарке» ОПР «Отрадное» вошли следующие показатели [3, с. 158]: емкость рынка, средний общий объем поставок, среднегодовое общее количество торговых мест, годовой товарооборот в сопоставимых ценах и др.

Не умаляя достоинств работы ученого, необходимо отметить, что им используются общеизвестные показатели экономической деятельности торгового предприятия. При этом оценка эффективности товародвижения, на наш взгляд, должна проводиться с учетом специфики движения товаров, а также звенности товародвижения.

Проблеме формирования и развития мезологистических систем региона посвящено диссертационное исследование С.Б. Усмановой. Ученым рассмотрено влияние особенностей товародвижения и транспортно-складской инфраструктуры на развитие внутритерриториальных образований региона в пространственном и экономическом аспектах [4, с. 69-103]. С.Б. Усмановой выявлены закономерности экономического развития с учетом процесса товародвижения в регионах, проанализированы проблемы и тенденции территориально-производственных образований Пермского края, выявлены их проблемы и тенденции; особенности инфраструктуры транспорта и логистики в регионах [4,

с. 145]. При этом ученым не рассматривается проблема двойного счета в рамках оценки звенности товародвижения, а также не изучаются актуальные показатели подобного анализа.

Также мезологистическая система товародвижения Южного Федерального округа рассматривается С.Ю. Лялюевым. Ученый проводит сравнительный анализ потоковой структуры товаропроводящих систем региона, дает экономическую оценку форм организации товаротранспортных потоков [5, с. 25]. По мнению ученого, «применение мезологистики в сфере товародвижения способствует развитию технико-экономической модернизации производственных процессов на новой структурно-технологической основе» [5, с. 113]. При этом в работе отсутствует комплексный анализ проблем и показателей оценки звенности товародвижения.

В диссертационной работе А.П. Леснова рассматривается вопрос о системе производства и товародвижения плодоовощной продукции в странах Европейского Союза. Большое внимание автор уделяет именно вопросам сельского хозяйства и плодоовощной продукции. Товародвижение здесь рассматривается в разрезе аграрного рынка.

А.П. Леснов говорит о системе распределения, которая сложилась в соответствии с законами рыночной экономики и требует довольно значительного государственного вмешательства [6, с. 28]. Опираясь на диссертационную работу А.П. Леснова, можно сказать о том, что государственное воздействие на систему товародвижения в принципе необходимо, однако в каждой стране ее параметры определяются самостоятельно в зависимости от той политики, которая применяется к национальному производству.

Исследуя вопросы товародвижения, нами была проанализирована работа М.Ю. Власенко, в которой ученый показывает основные тренды развития связей производственных предпринимателей с потребителями в хозяйственном аспекте [7, с. 96]. Ученый подробно останавливается на организации коммерческого дела, управлении цепочками поставок. Товародвижение как систему, как экономическую единицу М.Ю. Власенко не рассматривает.

С логистическими методами товародвижения в современной экономике наиболее связаны терминальные комплексы, межотраслевые и отраслевые посреднические организации, транспортно-экспедиционные предприятия, а также оптовые рынки товаров производственно-технического назначения, сельскохозяйственной продукции и ТНП. Однако существующая в настоящее время организация товародвижения не обеспечивает достаточной мобильности использования ресурсов и не вполне отвечает требованиям рынка. В связи с этим В.С. Колодин выделяет основные недостатки в работе инфраструктурных подсистем, негативно

влияющих на организацию и эффективность товародвижения [8, с. 175]:

– отставание в развитии инфраструктуры рынка, в т.ч. информационной и телекоммуникационной, недоиспользование возможностей отечественных систем в этой сфере, недостаточный уровень развития страховой инфраструктуры с целью снижения рисков комплекса предоставляемых услуг [8, с. 175];

– слабое развитие нормативной базы, устанавливающей ответственность за правонарушения на рынке, недостаточность полномочий органов государственного регулирования по привлечению к ответственности организаций и лиц, нарушающих законодательство Российской Федерации, непроработанность вопросов взаимодействия регулирующих органов с правоохранительными органами и судебной системой [8, с. 175];

– слабое развитие подработки продукции в целях повышения ее технологической готовности к потреблению, низкая техническая вооруженность при организации складских и погрузочно-разгрузочных работ [4, с. 175];

– низкая скорость доставки грузов, связанная с недостаточной согласованностью пропускной способности отдельных видов транспорта, и особенно мест перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, с незаинтересованностью работников отдельных видов транспорта в конечных результатах работы транспорта в целом [8, с. 175].

Таким образом, на сегодняшний день существуют научные разработки в области организации процесса товародвижения, моделирования макро- и мезологистических платформ как модели механизма управления движения товарных потоков как между регионами Российской Федерации, так и между предприятиями внутри экономического района. При этом оценка эффективности описываемого процесса

проводится лишь на основе общих показателей деятельности торговой организации. Дальнейшая разработка инструментов подобной оценки позволит проводить комплексный анализ товародвижения с последующими рекомендациями по повышению его эффективности.

Литература:

1. Карнаухов С.Б. Формирование логистических платформ в экономике России: концепция, анализ, организационно-экономический механизм: дис. ... докт. экон. наук. – М., 2003. – 320 с.
2. Карнаухов С.Б. Логистические системы в экономике России. – М.: Благовест, 2002. – 216 с.
3. Лавриков В.В. Статистический анализ показателей товародвижения и качества плодоовощной продукции на оптовом продовольственном рынке: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2003. – 159 с.
4. Усманова С.Б. Формирование и развитие мезологистических систем региона: дис. ... канд. экон. наук. – Екатеринбург, 2007. – 183 с.
5. Лялюев С.Ю. Мезологистическая система товародвижения как фактор экономического развития ЮФО: дис. ... канд. экон. наук. – Ростов-на-Дону, 2012. – 167 с.
6. Леснов А.П. Система производства и товародвижения плодоовощной продукции в странах ЕС: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2003. – 187 с.
7. Власенко М.Ю. Тенденции развития хозяйственных связей производственных предпринимателей с потребителями: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2007. – 220 с.
8. Колодин В.С. Формирование логистической инфраструктуры товарного рынка: дис. ... докт. экон. наук. – СПб., 1999. – 373 с.

The Analysis of the Existing Systems of Management and Indicators of Assessment of Stock Movement Efficiency

E.A. Krasilnikova

Plekhanov Russian University of Economics

V.M. Timiryanova

Ufa Institute (branch) Russian State University of Trade and Economics

The paper addresses the existing surveys of the systems of management of stock movement. The main features of the system, including the one, formed according to the criterion of resource conservation, have been defined within the scope of the surveys. The authors reveal the drawbacks of the infrastructure subsystems that have a negative impact on organization and efficiency of stock movement. The existing indicators of the efficiency have been analyzed.

Key words: stock movement, macro-logistic platforms, meso-logistic platforms, efficiency of stock movement, resource conservation.