

**115-ЛЕТИЕ ПУБЛИКАЦИИ МОНОГРАФИИ
А.М. СИБИРЯКОВА «О ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ
СИБИРИ И МОРСКИХ СНОШЕНИЯХ
ЕЕ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ»**

Материалы межвузовской студенческой
научно-практической конференции

Иркутск, 17 мая 2022 г.

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Байкальский государственный университет

**115-ЛЕТИЕ ПУБЛИКАЦИИ МОНОГРАФИИ
А.М. СИБИРЯКОВА «О ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ
СИБИРИ И МОРСКИХ СНОШЕНИЯХ
ЕЕ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ»**

Материалы межвузовской студенческой
научно-практической конференции

Иркутск, 17 мая 2022 г.

Текстовое электронное издание

БАЙКАЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ



Иркутск
Издательский дом БГУ
2022

УДК 332.1(571)(091)
ББК 65.9(25)г

Издается по решению редакционно-издательского совета
Байкальского государственного университета

Редакционная коллегия

проф. Н.Г. Новикова, проф. Т.И. Кубасова, проф. О.В. Архипкин,
директор института управления и финансов БГУ Л.В. Урбанаев,
доц. О.Н. Баева, доц. А.В. Силантьев (отв. ред.)

115-летие публикации монографии А.М. Сибирякова «О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами» : материалы межвуз. студ. науч.-практ. конф., Иркутск, 17 мая 2022 г. — Иркутск : Изд. дом БГУ, 2022. — 56 с. — URL: <http://lib-catalog.bgu.ru>. — Текст: электрон.

ISBN 978-5-7253-3113-4.

Содержатся статьи участников конференции, посвященные изучению исторического и экономического развития Сибири и Дальнего Востока. Результаты исследований показали, что идеи, опубликованные в монографии А.М. Сибирякова 115 лет назад, актуальны и в настоящее время.

Для практических работников, преподавателей и студентов экономических вузов.

Научное электронное издание

Минимальные системные требования:

Веб-браузеры: Microsoft Edge версии 79, Google Chrome версии 51,
Mozilla Firefox версии 52, Safari версии 11 (или более новые);
средства просмотра файлов Portable Documents Format: Adobe Acrobat
версии 7.0, Adobe Reader версии 7.0, Sumatra PDF версии 1.1 (или более новые),
Foxit Reader всех версий, PDF24 Creator всех версий.

Доступ к сети Интернет.

Минимальные требования к конфигурации и операционной системе компьютера определяются требованиями перечисленных выше программных продуктов.

Подписано к использованию 03.11.2022.

Объем 1,8 Мб.

Байкальский государственный университет.

664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11.

<http://bgu.ru>.

© ФГБОУ ВО «БГУ», 2022

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| <i>Казарина Л.А., Сумкин С.И.</i> Функционирование малых инновационных предприятий в современных условиях | 4 |
| <i>Кубасова Т.И., Клещенко А.В.</i> Геополитическое значение освоения Северного морского пути: исторический аспект | 12 |
| <i>Кубасова Т.И., Пайзуллаев Б.Х.</i> Проблемы устойчивого развития логистической системы России в условиях глобальных санкций | 18 |
| <i>Малецкая М.Б., Болотова Е.Р.</i> Проблемы и перспективы развития логистики в Сибири..... | 27 |
| <i>Медведев А.Е., Ильина А.В.</i> Соответствие общесоюзного тренда и реальности его выполнения на примере Иркутской области в 1928–1941 гг. | 32 |
| <i>Прокопенко Е.В.</i> Тренды развития ритейла в условиях неопределенности | 38 |
| <i>Торохова П.И., Силантьев А.В.</i> Влияние изменений на международных сырьевых рынках на структуру экономики Дальнего Востока | 44 |
| <i>Федотов А.Н., Образцов Е.А.</i> Роль сетевого продуктового ритейла в обеспечении продовольственной безопасности России | 50 |

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ МАЛЫХ ИННОВАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация. Руководители компаний и бизнесмены знают, что для эффективной и конкурентоспособной работы их компаний важно постоянно развиваться, идти в ногу со временем, а также применять в своей деятельности инновации. В статье рассматриваются основные признаки малых и средних предприятий, а также их классификация по основным признакам; изучен вопрос инвестирования в основной капитал малого бизнеса. Проведен анализ финансовой поддержки специализированных государственных институтов России. Вышеперечисленные аспекты дают возможность увеличить инвестиционную активность малых предприятий России.

Ключевые слова: малый бизнес; инновации; функционирование малых предприятий; инвестиции; основной капитал.

L.A. Kazarina
S.I. Sumkin

FUNCTIONING OF SMALL INNOVATIVE ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

Abstract. Company leaders and businessmen know that for their companies to operate efficiently and competitively, it is important to constantly develop, keep up with the times, and also apply innovations in their activities. The article discusses the main features of small and medium-sized enterprises, as well as their classification according to the main features; studied the issue of investing in fixed assets of small businesses. An analysis of the financial support of specialized state institutions in Russia has been carried out. The above aspects make it possible to increase the investment activity of small enterprises in Russia.

Keywords: small business; innovation; functioning of small enterprises; investments; main capital.

Опыт ученых показал, что малые и средние инновационные предприятия являются основой для активного развития нововведений. Если подробнее остановиться на производственно-технологической инфраструктуре инновационных компаний в сибирских регионах, то, по мнению О.В. Чистяковой, «производственно-технологическая инфраструктура нацелена на обеспечение доступа инновационных производств к производственной среде. В ее состав входят такие

организации, как бизнес-инкубаторы, технопарки, центры коллективного пользования высокотехнологичным оборудованием, инжиниринговые центры, коворкинг-центры, центры субконтрактации и др.» [6, с. 41].

Об этом же говорит Л.А. Захарченко: «Важное взаимодействие с субъектами бизнеса, образовательными и научными учреждениями для создания и поддержания единого инновационного пространства. Кроме того, значительную роль в реализации инновационных проектов играет создание инновационных кластеров, особых экономических зон, инкубаторов, технополисов, наукоградов» [4, с. 97].

Однако до сих пор не решены вопросы, связанные с их работой на территории России. Такой тенденции есть объяснение, связанное с тем, что пики развития малого инновационного бизнеса совпадают с кризисами в экономике не только нашей страны, но и за границы. Отметим, что и сегодня применение инноваций в малом бизнесе редкое событие, поэтому данная ситуация является проблемой для нашего государства. И.С. Кородюк в своих работах писал о том, что «значительная часть проблем, мешающих российскому малому бизнесу развиваться, связана в первую очередь с некоторыми чертами общественной и, если так можно выразиться, государственной психологии, а также со схемой построения приоритетов государственной экономической политики, которая со всей очевидностью ориентирована в первую очередь на развитие крупных и сверхкрупных компаний» [5, с. 63].

Если углубиться в этот вопрос, то в этом направлении медленно идет поиск квалифицированных сотрудников, слабая информационная оснащенность компаний приводит к сбоям в цепочке формирования инновационного продукта, снижается финансирование ресурсов компании. Такая ситуация создает необходимость в формировании такого понятия, как «инновационно-инвестиционная деятельность малых инновационных предприятий», потому что это направление имеют свою систему и риски, которые необходимо оперативно минимизировать или нейтрализовать [3, с. 74].

Комплексный подход к анализу инновационно-инвестиционных предприятий малого бизнеса позволяет разработать инструкции для эффективного решения поставленных задач. Соответственно, проводить классификацию необходимо проводить по нескольким направлениям таким, как инновационное, организационно-правовое, а также финансово-экономическое.

Инновационная сфера состоит из различных инновационных продуктов. Организационно-правовая сфера отвечает за сотрудников компании, выполненную работу, а также нормативы в отношении инновационных компаний. Самой большой сферой является финансово-экономическая, в нее входят затраты на инновационные проекты, различные ресурсы, расчеты окупаемости новых продуктов. Для информативности материала группировка представлена в табл. 1.

Микропредприятия имеют доход в год 120 млн р., численность — до 15 чел. К малым предприятиям относятся организации с доходом за год в 800 млн р., а численность сотрудников до 100 чел. Доход в год у средних предприятий составляет 2 000 млн р., а количество персонала должно быть до 250 чел. [2, с. 52].

Таблица 1

Основные признаки малых и средних инновационных предприятий

| Признак | Классификация | | |
|--|---------------------------|--|-----------------------------------|
| <i>Организационно-правовая сфера предприятия</i> | | | |
| Численность работников, чел. | Средние до 250 | Малые до 100 | Микро до 15 |
| Объем выручки, млн р. | Средние до 2 000 | Малые до 800 | Микро до 120 |
| Организационно-правовая форма собственности | Юридические лица | | Индивидуальный предприниматель |
| Форма собственности | Смешанная | | Частная |
| <i>Инновационная сфера предприятия</i> | | | |
| <i>Инновации</i> | | | |
| По уровню воздействия на экономику | Базовые | Улучшающие | Псевдоинновации |
| По области применения и требованиям международных стандартов | Маркетинговые | Технологические | Продуктовые |
| <i>Инновационные проекты</i> | | | |
| По виду конечного продукта | Продуктовые | Процесные | Технологические |
| По масштабу | Мелкие | Средние | Крупные |
| <i>Финансово-экономическая сфера предприятия</i> | | | |
| Источник инвестиций | Собственные | Привлеченные | |
| Сроки окупаемости проекта | Краткосрочные (до 1 года) | Среднесрочные (от 1 года до 3 лет) | Долгосрочные (от 3 лет) |
| <i>Вид инвестиций</i> | | | |
| Реальное | В основной капитал | В объекты интеллектуальной собственности | В научно-исследовательские работы |
| Финансовые | Низкая | Средняя | Высокая |

Рассмотрим инновации в бизнесе за границей. Так, в Европе микропредприятия — это компании, в которых работает до 9 чел. и оборот составляет до 1,5 млн долл. В малом бизнесе у них трудится до 19 чел. с оборотом до 10 млн дол., а средних компаниях до 249 чел. с оборотом до 78 млн долл.

Если смотреть статистику, то в Германии около 80 % инновационных компаний находятся в малом и среднем бизнесе. Их доля в экономике страны составляет одну треть. В целом по Европе малый бизнес является самым приоритетным работодателем, потому что его выбирает 78–81 % работников [1, с. 46].

Группировка данных малого и среднего бизнеса зарубежных стран за 2021 г. представлена в табл. 2 [7].

Таблица 2

Классификация зарубежных предприятий по основным критериям, %

| Страна | 1–10 занятых | | 11–50 занятых | | 51–250 занятых | |
|---------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|
| | Число предприятий | Доход | Число предприятий | Доход | Число предприятий | Доход |
| Россия | 69,1 | 13,4 | 20,1 | 13,8 | 14,6 | 21,7 |
| Австрия | 87,8 | 19,0 | 11,3 | 22,4 | 2,3 | 18,4 |
| Бельгия | 93,8 | 25,7 | 7,3 | 18,6 | 0,9 | 18,1 |
| Чехия | 92,5 | 23,8 | 6,9 | 20,3 | 3,7 | 23,3 |
| Франция | 94,2 | 19,8 | 5,4 | 16,7 | 0,9 | 16,3 |
| Италия | 95,9 | 20,1 | 2,7 | 15,3 | 0,4 | 15,7 |

Из данных табл. 2 видно, что большинство предприятий Италии (95,9 %) относятся к микропредприятиям. Удельный вес от общего количества предприятий составил во Франции — 94,2 %, в Бельгии — 93,8 %, Чехии — 92,5 %, а в Австрии — 87,8 %. В России этот показатель ниже, чем в других странах [7]. Что касается доходов, то они примерно одинаковы. Лидирующую позицию занимает Бельгия — 25,7 %, затем Чехия — 23,8 %. Италия, Франция, Австрия и держатся рядом, соответственно по 20,1, 19,8 и 19,0 % [7].

Малые предприятия преобладают в России и Австрии — по 20,1 и 11,3 % соответственно. В Бельгии и Чехии их меньше, по 7,3 и 6,9 %. Во Франции — 5,4 % и в Италии — 2,7 % [7].

Удельный вес годового объема продаж в Австрии составил 22,4 %, чуть меньше в Чехии и Бельгии — по 20,3 и 18,6 %, Франция и Италия — по 16,7 и 15,3. В России — 13,8 %, почти такой же, как в группе микропредприятий [7].

Средние предприятия доминируют в России, их 14,6 %, меньше их в Чехии и Австрии — по 3,7 и 2,3 %. В Бельгии и Франции по 0,9 %, в Италии — 0,4 %.

Объем в России и Чехии примерно одинаковый — по 21,7 и 23,3 %, в Австрии и Бельгии — по 18,4 и 18,1 %. Во Франции — 16,3 %, а в Италии — 15,7 %.

Компании малого и среднего бизнеса можно еще разделить на те, что функционируют с образованием юридического лица и без него. Делятся они и по формам собственности: смешанные и частные. Во всем мире малые и средние предприятия чаще всего встречаются в коммерческой сфере и связаны с получением прибыли.

Чаще всего, бизнесмены останавливают свой выбор на статусе индивидуального предпринимателя. Такая форма деятельности дает возможность оперативно принимать решения, а также единолично распоряжаться своими ресурсами. Практика показывает, что в кризисные времена такие предприниматели объединяются. Распределяются обязанности между командой, таким образом, им удается сохранить бизнес, увеличить доход и с перспективой смотреть в будущее.

Компании в категории «частная собственность» в малом и среднем бизнесе составляют 98,9 %. Выручка от этих хозяйствующих субъектов равна 98,7 %, они обеспечивают население, равное 98,6 % [1].

Выше мы говорили о том, что инновационно-инвестиционная сфера состоит из инноваций и инновационных проектов. Новшества тоже можно классифицировать, например, по области применения и требованиям международных стандартов, а также по уровню воздействия на экономику (базовые и улучшающие).

Если базовые инновации рассматривать подробнее, то они связаны с разработкой новой продукции и крупными изобретениями. Мелкие и средние изобретения относятся к улучшающим инновациям. Псевдоинновации повышают качество продукта на основе усовершенствования технологии и техники. Необходимо отметить, что малые предприятия являются основным разработчиком и потребителем инноваций. По области применения их можно разделить на продуктовые, маркетинговые, технологические.

По данным Росстата [7], удельный вес малых предприятий, осуществляющих технологические инновации в 2021 г., составил 5,8 %. Если сравнивать с предыдущим периодом, то ситуация, следующая:

- 2018 г. — 4,5 %;
- 2019 г. — 5,6 %;
- 2020 г. — 5,2 %.

Технологические инновации задействованы в организациях, где используется недвижимое имущество, а также на обрабатывающем производстве. Продуктовые и маркетинговые инновации используют в торговле.

Малый бизнес, как правило, берет в работу мелкие или средние проекты. К мелким проектам относятся проекты одной организации, в них всегда указан конкретный срок выполнения и бюджет. Средние проекты реализуются на региональном уровне, состоят из нескольких инновационных механизмов в серьезным временным промежутком.

При анализе финансово-экономической сферы заметим, что инвестиционно-инновационная деятельность является источником деления инвестиций на привлеченные и собственные. Отметим, финансирование инновационных проектов должно осуществляться регулярно, кризисные моменты негативно влияют на развитие инновационной деятельности, потому что им приходится работать в режиме самофинансирования.

В России финансирование инновационных компаний осуществляется с помощью кредитных средств и низкой долей государственных ресурсов. Разберем на конкретных примерах финансирование малых инновационных предприятий. В России созданы специализированные государственные институты, направленные на развитие инновационной деятельности страны. Задачи и функции данных институтов рассмотрены в табл. 3.

Таблица 3

Финансовая поддержка специализированных государственных институтов России

| Название института | Задачи и функции |
|--|--|
| ФГБОУ «Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере» | Основная цель Фонда — это финансирование научной, научно-технической инновационной деятельности за счет различных источников. Финансовое обеспечение происходит на договорной основе, в виде грантов и проектов. Преимущество для малых предприятий — это то, что Фонд работает на безвозвратной основе |
| ФГАУ «Российский фонд технологического развития» | Основными задачами Фонда являются: – задачи по диверсификации экономического сектора, повышения конкурентоспособности промышленных предприятий; – задачи по наращиванию высокотехнологического экспорта. Преимуществом Фонда является льготное финансирование заемных средств (от 1 до 5 % годовых) |

| Название института | Задачи и функции |
|---|---|
| АО «РоснаноТех» | Финансирование нанотехнологий и наноиндустрию (займы, облигации, долговые обязательства, доля в венчурных фондах) |
| АО «Российская венчурная компания» | Стимулирование венчурной деятельности в России. Объединение и развитие ресурсов, инвесторов для создания и продвижения инновационных продуктов и технологий |
| АО «Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий» | Финансирование в информационно-коммуникационную инфраструктуру. Инвестиции осуществляются путем покупки доли в бизнесе |

Отрадно отметить, что каждый фонд специализирован на конкретной сфере развития экономики страны. У каждого разработаны программы для стартапов, действующих инновационных предприятий и для крупного бизнеса. В каждой программе расписаны бюджеты, сроки окупаемости, преимущества и перспективы развития. Главное, что работает группа профессионалов, которые проконсультируют, помогут направить развитие инновации в нужное русло.

Повышая бюджетные инвестиции в инновационную деятельность, параллельно в России формируется система поддержки институтов и предприятий, направленных на развитие высокотехнологических проектов. Данное направление Россия позаимствовала у зарубежных стран, которые активно используют систему, направленную на поддержание инноваций малого бизнеса. Отечественные малые предприятия тоже набирают обороты в развитии новшеств и нанотехнологий, поэтому необходимость в инвестициях достаточно велика. На мировом рынке инновационные проекты выставляют на конкурс, на нем выбирают проект, который в обязательном порядке должен соответствовать стратегии развития страны. В частности, Япония 3,8 % от валового национального дохода переводит на развитие инноваций и научных проектов [9].

Инновационные проекты всегда связаны с рисками, поэтому на подготовительном этапе рассчитывается срок окупаемости. Он классифицируется на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный. Поэтому малому бизнесу в инновациях важно уделять внимание этому показателю.

Анализ основных показателей деятельности малых инновационных России показал низкую инновационную активность, по сравнению с зарубежными странами. Вместе с тем, необходимо отметить, что результаты анализа могут быть недостаточно точными, так как Росстат проводит сбор данных не по всем секторам экономики, в разрезе масштабов деятельности. Периодичность данных и совокупность показателей тоже оставляют желать лучшего. В частности, нет соответствия данных с международными стандартами отчетности.

Итак, для характеристики малых инновационных предприятий, нами были выделены три сферы.

Организационно-правовая сфера накладывает на предприятия определенные ограничения на возможности и объемы инвестиций. Организационная структура и размеры предприятий влияют на инвестиционные вложения в инновации.

Инновационная сфера влияет на состояние основных фондов. Наличие лицензий и патентов, а также научно-техническую политику и темпы эффективности инноваций.

Финансово-экономическая сфера влияет на рыночную стоимость фирмы и ее финансовое состояние. Применение налоговой политики и методов амортизации определяются учетной политикой компании.

Вышеперечисленные аспекты дают возможность увеличить инвестиционную активность малых предприятий России.

Список использованной литературы

1. Егорова Н.Е. Имитационные модели устойчивого развития малых предприятий : монография / Н.Е. Егорова, А.Ф. Ахметшин — Москва : ЦЭМИ РАН, 2019. — 128 с.

2. Традиции и инновации в современной науке и образовании: теория и передовая практика : [монография] / И.А. Артемов и др. ; под общ. ред. В.А. Чвякина. — Петрозаводск : МЦНП «Новая наука», 2019. — 247 с.

3. Экономика и управление народным хозяйством : монография / под общ. ред. Б.Н. Герасимова. — Нижний Новгород : НИЦ «Открытое знание», 2019. — 179 с.

4. Захарченко Л.А. Авиационная промышленность России как драйвер инновационного развития экономики / Л.А. Захарченко, О.А. Чепинога, Н.Р. Эпова // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 4. — С. 701–710. — DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(4).701-710.

5. Кородюк И.С. особенности интеграции малого предпринимательства в структуру национальной экономики в современных условиях / И.С. Кородюк, М.В. Солодков, А.О. Борисова // Известия Байкальского государственного университета. — 2019. — Т. 29, № 3. — С. 444–452. — DOI: 10.17150/2500-2759.2019.29(3).444-452.

6. Чистякова О.В. Производственно-технологическая инфраструктура инновационной предпринимательской деятельности в ресурсно-ориентированных регионах / О.В. Чистякова // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 4. — С. 682–693. — DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(4).682-693.

7. Федеральная служба государственной статистики. — URL: <https://rosstat.gov.ru>.

8. ФГАУ «Российский фонд технологического развития». — URL: www.rflr.ru.

9. Новые инструменты. — URL: <https://www.csr.ru/wp-content/uploads/2018/05/Doklad-novye-dengi.pdf>.

10. Кластерная политика за рубежом. — URL: http://ckr-ugra.ru/cluster_policy/policy_out.

Информация об авторах

Казарина Лариса Анатольевна — кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: kazarinala@bgu.ru.

Сумкин Сергей Иванович — магистрант, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: baikas2013@yandex.ru.

Authors

Kazarina Larisa Anatolyevna — Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: KazarinaLA@bgu.ru.

Sumkin Sergey Ivanovich — master student, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: baikas2013@yandex.ru.

ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Аннотация. В статье раскрываются актуальность и геополитическая значимость развития Северного морского пути в историческом ракурсе. Особое внимание уделяется XIX в., который связан с научно-прикладными исследованиями иркутского купца — Александра Сибирякова, а также современному этапу развития России, на которое влияют геополитические внешние санкции. Рассмотрены этапы исследования и освоения СМП, а также его геополитическое значение. Определены проблемы и риски освоения СМП, отмечены перспективные направления, усиливающие положение России на мировом логистическом рынке.

Ключевые слова: Северный морской путь; СМП; логистика; транспорт; геополитика; риски.

T.I. Kubasova
A.V. Kleshchenko

THE GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE OF THE DEVELOPMENT THE NORTH SEA WAY

Abstract. The article reveals the relevance and geopolitical significance of the development of the North Sea Route (NSR) from a historical perspective. Special attention is paid to the 19th century, which is associated with the scientific and applied research of the Irkutsk merchant Alexander Sibiriyakov, as well as the modern stage of Russia's development associated with geopolitical external sanctions. The stages of research and development of the NSR, as well as its geopolitical significance, are considered. The problems and risks of the development of the NSR are identified and promising areas that strengthen Russia's position in the global logistics market are considered.

Keywords: Northern Sea Route; SNP; logistics; trans-port; geopolitics; risks.

В настоящий момент международные логистические маршруты обеспечиваются через Суэцкий и Панамский каналы, но, поскольку они почти достигли предела своей пропускной способности, актуальным становится поиск альтернативных путей. Особенно это касается России, которая попала под международные санкции, в результате которых традиционные логистические связи нарушились, что привело к разрыву цепочек поставок, в результате чего увеличились геополитические риски. Альтернативой перевозки грузов из Азии в Европу не

через Африку является Северный морской путь. Северный морской путь (СМП) — морской транспортный путь, который берет начало от Карских Ворот до бухты Провидения, длина которого около 5 600 км. Это самый короткий морской путь между европейской частью России и Дальним Востоком. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по нему составляет свыше 14 тыс. км. Для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км. Продолжительность навигации по открытой воде — 2–4 месяца.

Поэтому целью данного исследования является рассмотрение исторических аспектов освоения СМП, определяющих его геополитическое значение.

Исторический аспект. В данной статье акцент сделан на исследованиях, СМП, которые еще в XIX в. осуществлял наш земляк — иркутский купец Александр Михайлович Сибиряков, имя которого в течение двух последних столетий неразрывно связано с освоением СМП. Он был убежден в том, что освоение Сибири напрямую связано с развитием торговых связей, в первую очередь морских. Первый этап его исследований Северного Ледовитого океана относится к 1878–1880 гг. В этот период А.М. Сибиряков лично финансировал и содействовал организации полярной экспедиции шведского мореплавателя А.Э. Норденшельда в шедшего через Берингов пролив в Тихий океан на пароходе «Вега», построенном А.М. Сибиряковым совместно с королем Швеции [3; 5].

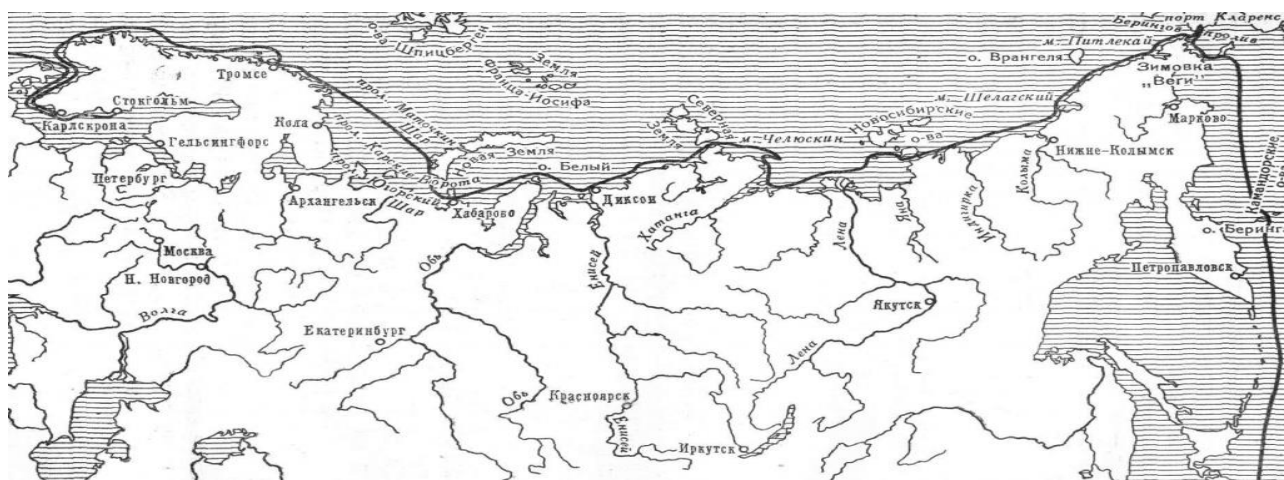


Рис. 1. Маршрут экспедиции на «Вега»

Уже в тот период геополитическое значение СМП осознавалось торговыми государствами, и Норденшельд отмечал, что целью их экспедиции было «разрешение географической задачи, чтобы северо-восточным путем проникнуть в Китай и Японию, что в течение трех столетий составляло предмет соревнования между первейшими на свете торговыми государствами и отважнейшими мореплавателями» [5]. К сожалению, экспедиция не смогла пройти СМП за одну навигацию, это стало возможным только в 1932 г., когда в СССР был осуществлен первый сквозной рейс по СМП на ледокольном пароходе, названном в честь А.М. Сибирякова. Эта экспедиция стала поворотной в освоении СМП, так как его удалось пройти за один сезон, что позволило перейти от освоения отдельных

навигационных участков СМП к полноценному водному маршруту для развития торговли и морского сообщения [3].

Современный этап развития и освоения СМП в России связан с факторами неопределенности, вызванными ковидными и санкционными ограничениями, поэтому актуальность перевозок по Северному морскому пути многократно возрастает ввиду роста тарифов на контейнерные отправки и отсутствия других альтернативных путей международных логистических перевозок. Поэтому на Восточном экономическом форуме 2021 г. было принято решение рассмотреть возможность с 2022 г. открыть первые регулярные рейсы по перевозке грузов между Владивостоком и Санкт-Петербургом [1]. Основной задачей для России является ускоренное формирование доступных логистических коридоров по СМП, что подразумевает развитие транспортных средств, строительство транспортно-логистических и промышленных центров, цифровизацию маршрутов и обеспечение расчетов [2].

Рассмотрим геополитические преимущества, которые обеспечивает развитие СМП по сравнению с Суэцким каналом (*внешний маршрут*) и Транссибом (*внутренний маршрут*).

Геополитически, СМП является одним из альтернативных внешних маршрутов перевозки грузов из Азии в Европу не через Суэцкий канал, который заблокирован в период санкций для российских судов. Преимущества проявляются также и в экономии времени (в том числе сокращение расходов на фрахт судов); экономии топлива; повышается безопасность прохождения судов (отсутствие «пиратских зон») (табл.).

Сравнительная характеристика логистических маршрутов через Суэцкий канал и Северный морской путь [7]

| Характеристика | Суэцкий канал | Северный морской путь |
|--|-----------------------|---|
| Протяженность (Восточная Азия — Западная Европа), км | 21 000 | 12 800 |
| Примерное время прохода маршрута, сут | 32 (скорость 15 уз) | 18 (скорость 15 уз) 32 (скорость 9 уз) |
| Планирование сроков поставок | Высокое | Низкое |
| Возможные риски | Политические факторы | Ледовая обстановка |
| Расход топлива | Высокий | Низкий |
| Пиратство | Да | Нет |
| Ограничение размеров судна | Да | Да |
| Навигационная безопасность | Высокая | Низкая |
| Требования к подготовке экипажа | Низкие | Высокие |
| Ограничения срока навигации | Нет | Да |
| Требования к наличию обеспечивающих судов | Нет | Да |
| Наличие сборов | Да | Да |
| Береговая инфраструктура | Благоприятные условия | Не самые благоприятные условия |
| Поисково-спасательные возможности | Высокие | Низкие |

Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП составляет свыше 14 тыс. км. Для сравнения, через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. При максимальной скорости судна в 15 узлов транзитное время из Владивостока в Санкт-Петербург будет составлять 21 день.

Глобальное потепление делает СМП наиболее перспективным коммерческим маршрутом. Так, по мнению экспертов, «к 2030 г. водные пути СМП будут свободны ото льда в течение шести месяцев в году. В более отдаленном будущем (между 2035 и 2050 гг.) СМП будет полностью судоходным большую часть года или даже круглый год без обязательного сопровождения ледоколами. Ожидается, что к середине XXI столетия на маршруте не будет льда летом» [4].

У Транссибирской магистрали ресурс железнодорожных перевозок ограничен и по ней невозможно пустить большое количество составов. Транссиб в настоящее время испытывает взрывной рост железнодорожного контейнерного транзита из Китая в Европу, что ограничивает пропускную способность, что наглядно видно на рис. 2.



Рис. 2. Железнодорожный контейнерный транзит
Китай — Европа — Китай (тыс. teu) [6]

Эксперты отмечают, что сейчас один из лучших периодов для развития Северного морского пути, несмотря на очевидные сложности. Его запуск в регулярном режиме поможет частично разгрузить Транссиб, что должно благоприятно сказаться на всей логистике России. Для круглогодичной навигации необходимо использование ледоколов, так как продолжительность навигации по открытой воде — 2–4 месяца. По данным Российского морского регистра судоходства, в настоящее время круглогодично в арктической зоне находится порядка 20 ледоколов, которые в состоянии провести ледокольные операции, хотя при идеальных условиях для обеспечения регулярного еженедельного сервиса в летний период достаточно 6 ледоколов для сопровождения судов [1]. При максимальной скорости судна в 15 узлов транзитное время из Владивостока в Санкт-Петербург будет составлять 21 день. Проблемой для полноценного запуска коммерческих перевозок могут стать недостаток контейнеров ледового класса, а также создание инфраструктуры для этого пути.

Выводы

1. Исторический аспект развития СМП заключается в его поэтапном освоении. Александр Сибиряков — это имя, которое в течение двух последних столетий неразрывно связано с СМП и проведением первой экспедиции по освоению СМП. На момент, когда был совершен первый сквозной рейс по СМП на ледокольном пароходе «А.М. Сибиряков», все преимущества ограничивались периодом открытой воды. Прохождение всего маршрута занимало около двух месяцев. В настоящий момент развитие кораблестроения позволяет ходить по этому маршруту круглогодично и проходить его за 21 день.

2. Современное значение развития СМП в современных условиях для России определяется факторами неопределенности развития мировой экономики и геополитической важностью расширения морских логистических коридоров. СМП следует рассматривать как альтернативный вариант действующим логистическим маршрутам через Суэцкий канал и Транссиб.

Список использованной литературы

1. Волынчиков И.Б. Развитие конкурентоспособности Северного морского пути / И.Б. Волынчиков // Вопросы экономики и управления. — 2018. — № 2. — С. 36–39.

2. В правительстве создают штаб по транспортно-логистическим коридорам // SeaNews : информ.-аналит. агентство. — 2022. — 29 апр. — URL: <https://seanews.ru> (дата обращения 11.05.2022).

3. Геополитические аспекты изучения Сибири научными обществами во второй половине XIX — начале XX вв. // Электронный журнал: Сибирская Займка. — 2001. — URL: <https://zaimka.ru/degaltseva-geopolitics> (дата обращения 11.05.2022).

4. Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения / М.Ю. Зеленков // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 4 (36). — С. 131–140. — DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140.

5. Сибирские предприниматели и северный морской путь. — URL: <https://nenuda.ru/сибирские-предприниматели-и-северный-морской-путь.html> (дата обращения 11.05.2022).

6. Товары сбились с пути. Как сломалась логистика в РФ из-за конфликта на Украине // Коммерсант. — 2022. — 22 марта. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5270164> (дата обращения 11.05.2022).

7. Черемных И. Северный морской путь и Суэцкий канал / И. Черемных // Деловые новости. — 2017. — 24 апр. — URL: <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnyumorskoy-put-i-sueckiy-kanal.html> (дата обращения 11.05.2022).

Информация об авторах

Кубасова Татьяна Иннокентьевна — доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: lenina424@yandex.ru.

Клещенко Александра Вячеславовна — студент, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: vulpesalex.irk@gmail.com.

Authors

Kubasova Tatyana Innokentievna — Doctor of Economics, Professor, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: lenina424@yandex.ru.

Kleshchenko Aleksandra Vyacheslavovna — student, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: vulpesalex.irk@gmail.com.

ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ САНКЦИЙ

Аннотация. В научной статье исследованы проблемы устойчивого развития логистической системы Российской Федерации в условиях глобальных санкций. Авторы рассмотрели основные направления развития логистической системы, которые характерны в настоящий период времени в рамках Российской Федерации. В статье проанализированы объем перевозок по всем видам транспорта, объем экспорта и импорта, индексы тарифов на грузовые перевозки за период 2018–2021 гг. В статье рассмотрены риски развития логистической системы России в условиях санкций, определены негативные и положительные последствия для развития отечественной логистической системы.

Ключевые слова: логистическая система; транспортная система; объем перевозок; риски логистической системы; санкции; устойчивое развитие; экспорт и импорт товаров; логистика России.

T.I. Kubasova
B.H. Payzullaev

PROBLEMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN LOGISTICS SYSTEM IN THE CONDITIONS OF GLOBAL SANCTION

Abstract. The scientific article explores the problems of sustainable development of the logistics system of the Russian Federation in the context of global sanctions. The author described the main directions of development of the logistics system, which are typical in the present period of time within the framework of the Russian Federation. The article analyzes the volume of traffic by all modes of transport, the volume of exports and imports, the indices of tariffs for freight transportation for the period 2018–2021. The article considers the risks of the development of the Russian logistics system under the conditions of sanctions, and identifies negative and positive consequences for the development of the domestic logistics system.

Keywords: logistics system; transport system; traffic volume; risks of the logistics system; sanctions; sustainable development; export and import of goods; Russian logistics.

На современном этапе развития экономики наблюдается увеличение темпов развития экономики, увеличение объемов сферы производства, распределения и доставки товаров. Важнейшая роль в обеспечении устойчивого развития

экономической национальной системы отводится логистической системе страны, ее структуре и состоянию развития.

Проблема развития логистической системы на территории Российской Федерации является актуальной достаточно продолжительный период времени и носит прикладной характер. Высокие темпы изменчивости социально-экономического уклада, политическая нестабильность, интенсивное развитие транспортной системы — все эти факторы оказывают существенное влияние на эффективность развития логистической системы России, определяя векторы ее развития на ближайшую и долгосрочную перспективы.

Цель исследования

Изучение проблем устойчивого развития логистической системы России в условиях глобальных санкций.

Задачи исследования

1. Представить основные направления развития логистической системы Российской Федерации.

2. Проанализировать объем перевозок по всем видам транспорта, объем экспорта и импорта, индексы тарифов на грузовые перевозки за 2018–2021 гг.

3. Определить риски развития логистической системы России.

4. Отразить негативные и положительные последствия для развития отечественной логистической системы.

Логистическая система Российской Федерации организована в настоящий период времени в рамках четырех ключевых направлений: организация и выполнение логистических перевозок; общее юридическое и правовое сопровождение грузов; организация и ведение таможенной логистики; организация логистики складирования.

Логистическая система Российской Федерации за период 2019–2021 гг. претерпела масштабные значительные преобразования, вызванные активным введением ограничений, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19, а также с постпандемийным восстановлением всех сфер жизнедеятельности.

Российская логистическая система в последние три года переживает достаточно сложные времена, о чем свидетельствует статистика, в соответствии с которой по состоянию на 2020 г. убытки логистической системы превышают сумму, равную 230 млрд р. [8].

На рис. 1 представлен объем перевозок грузов по основным видам транспорта на территории Российской Федерации за период 2019–2021 гг.

Анализируя объем перевозок по видам транспорта за период 2018–2021 гг. (см. рис. 1), можно сделать вывод, что лидирующим видом транспорта по объему перевозок на территории Российской Федерации является автомобильный транспорт, на долю которого приходится в 2021 г. порядка 5 490,50 млрд т. Вторым по популярности видом транспорта по объему перевозок за анализируемый период является железнодорожный транспорт — 1 248,10 млрд т за 2021 г. Третье место по объемам перевозок занимает трубопроводный транспорт, на долю которого приходится 1 141,40 млрд т за 2021 г. Менее популярными видами транспорта по объему перевозок являются воздушный (1,5 млрд т в 2021 г.), морской

(23,2 млрд т в 2021 г.), внутренний водный (110,3 млрд т в 2021 г.), что обусловлено дороговизной перевозок при использовании данных видов транспорта. Общий объем перевозок грузов по всем видам транспорта сократился в 2021 г. с 5 700,8 млрд т до 8 145,8 млрд т — на 2 445 млрд т.

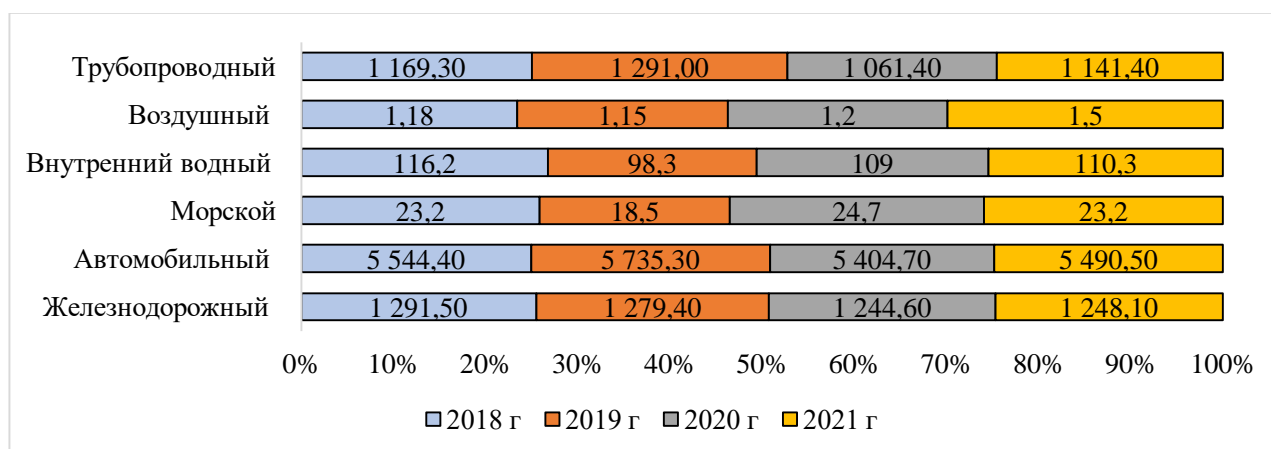


Рис. 1. Объем перевозок грузов по видам транспорта на территории Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млрд т) [8]

Анализируя объем перевозок грузов по видам транспорта (см. рис. 1), за период 2019–2020 гг., когда Правительством РФ были введены ограничения в связи с распространением новой коронавирусной инфекции, можно наблюдать значительный спад объема перевозок по видам транспорта: автомобильный (–330,60 млрд т), трубопроводный (–229,60 млрд т), железнодорожный (–34,80 млрд т). Рост объема перевозок за рассматриваемый период обозначился в сфере внутреннего водного транспорта (+10,70 млрд т), морской (+6,20 млрд т), воздушный (+0,05 млрд т).

Для отслеживания восстановления или очередного спада в объемах перевозок по видам транспорта за период до пандемии и после ее отступления проанализируем данные за период 2019–2021 гг. (см. рис. 1). Статистические данные показывают, что восстановление объема перевозок по состоянию на 2021 г. в сравнении с 2019 г., произошло только по трем видам транспорта, опередив показатели допандемийного периода: внутренний водный (+12 млрд т), морской (+4,70 млрд т), воздушный (+0,35 млрд т). Объем перевозок по прочим видам транспорта в 2021 г. не был восстановлен до значений 2019 г., напротив, отразив сокращение показателей: автомобильный (–244,80 млрд т), трубопроводный (–149,60 млрд т), железнодорожный (–31,30 млрд т).

На рис. 2 представлена динамика и структура объемов внешней торговли транспортно-логистическими услугами за период 2018–2021 гг. За период 2018–2021 гг. общий объем экспорта товаров с территории России сократился на 3 211 млн долл. США, объем импорта также сократился, но в меньшей доле, по сравнению с экспортом, сократившись на 1 093 млн долл. США. Допандемийные

значения экспорта и импорта 2019 г. не удалось восстановить за период восстановления экономики страны. По сравнению с 2019 г. в 2021 г. объем экспорта сократился на 3 226 млн долл. США, импорт сократился на 1 338 млн долл. США.

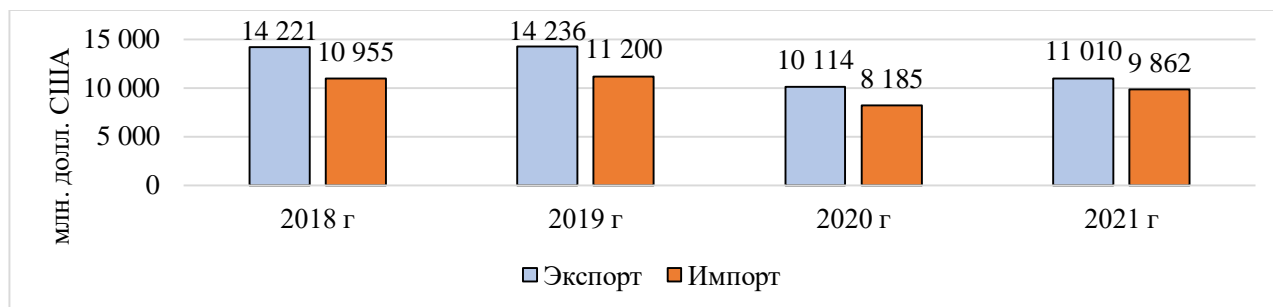


Рис. 2. Объем внешней торговли транспортными услугами с Россией за 2018–2021 гг. (млн дол. США) [8]

На рис. 3 представлен объем внешнеторговых логистических операций по экспорту за период 2018–2021 гг. в разрезе видов транспорта.

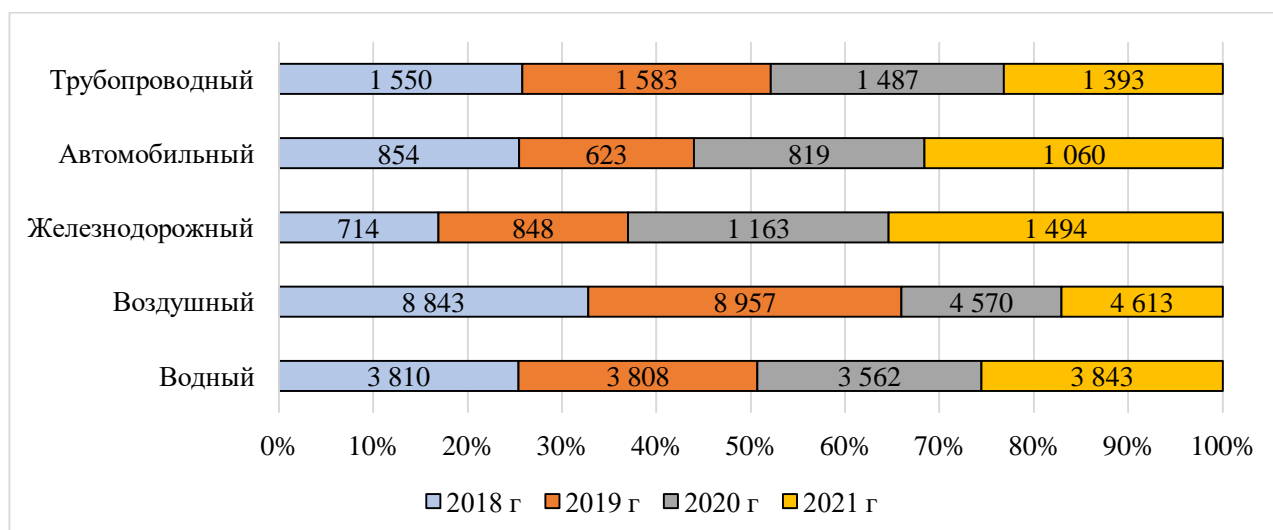


Рис. 3. Объем внешней торговли в сфере экспорта Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млн долл. США) [8]

Анализируя структуру объема экспорта по видам транспорта (рис. 3), основной объем поставок экспортной продукции в 2021 г. приходится на воздушный транспорт (4 613 млн долл. США), водный транспорт (3 843 млн долл. США), железнодорожный транспорт (1 494 млн долл. США). За период 2019–2021 гг. объем экспорта товаров восстановился только в части доставки товаров железнодорожным транспортом (+646 млн долл. США в 2021 г.), автомобильным транспортом (+437 млн долл. США в 2021 г.), водным транспортом (+35 млн долл. США в 2021 г.), такая же тенденция прослеживается и за период 2018–2021 гг.

Далее проанализируем структуру международной торговли в сфере поставки импортных товаров на территорию России за период 2018–2021 гг., представленную на рис. 4. Анализ объема внешней торговли в части импортных сделок за период 2018–2021 гг. (см. рис. 4) отражает увеличение объема импорта по видам транспорта, как: водный (+ 382 млн долл. США в 2021 г.), автомобильный (+270 млн долл. США в 2021 г.), железнодорожный (+135 млн долл. США в 2021 г.). Значительное сокращение за период 2018–2021 гг. в объеме импорта воздушным транспортом (–1 880 млн долл. США в 2021 г.), трубопроводным транспортом (–87 млн долл. США в 2021 г.).

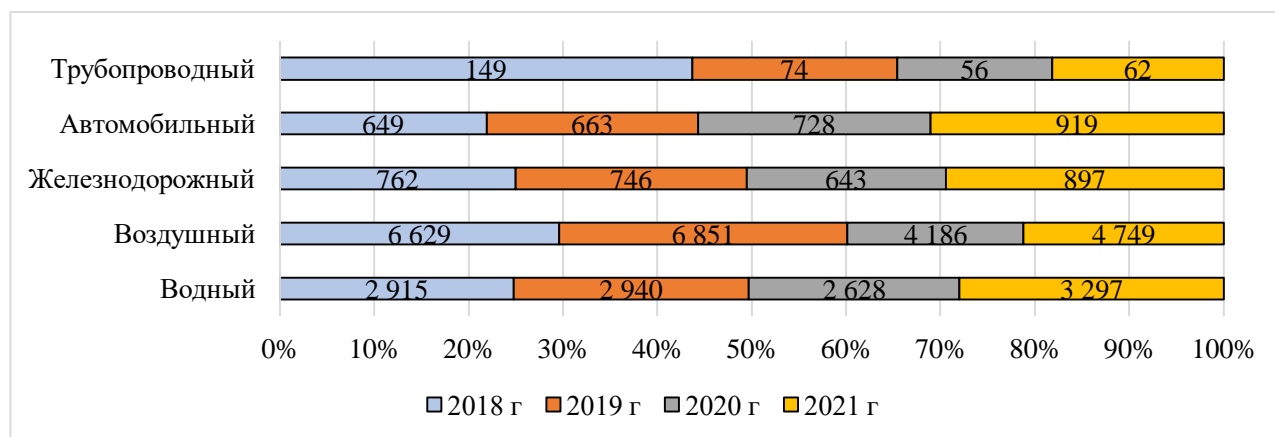


Рис. 4. Объем внешней торговли в сфере импорта на территорию Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млн долл. США) [8]

Далее на рис. 5 представлены индексы тарифов на грузовые перевозки в 2021 г. и 2019 г., сформированные по отношению к предшествующему периоду, т.е. 2020 г. и 2018 г. соответственно.

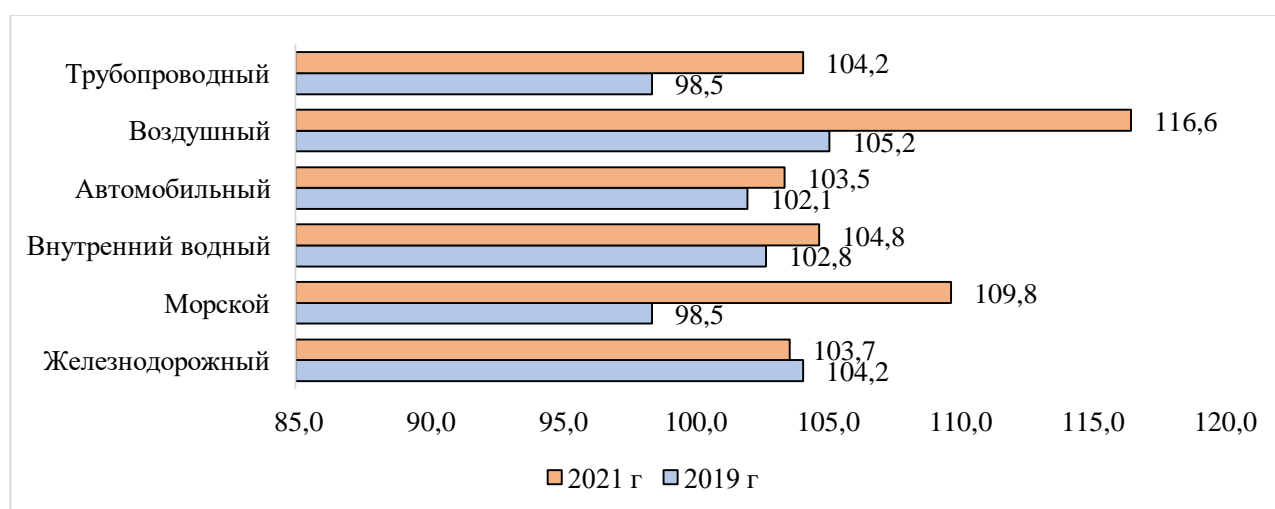


Рис. 5. Индексы тарифов на грузовые перевозки 2019–2021 гг., % [8]

Индекс тарифов на грузовые перевозки в общем виде за 2019–2021 гг. (см. рис. 5) в 2021 г. по сравнению с 2019 г. увеличился в общем виде на 3,3 %,

что отражает в целом динамику увеличения тарифов на грузовые перевозки, вызванные введением ограничений из-за распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19. Более всего в процентном соотношении увеличились тарифы на логистику и транспортировку при доставке товаров воздушным транспортом (+11,4 % в 2021 г.), морским транспортом (+11,3 % в 2021 г.), трубопроводным транспортом (+5,7 % в 2021 г.), внутренним водным транспортом (+2 % в 2021 г.), автомобильным транспортом (+1,4 % в 2021 г.). Снижение тарифов на совершение логистических и транспортных услуг за период 2019–2021 гг. отразил железнодорожный транспорт, по которому тарифы сократились на 0,5 % в 2021 г. по сравнению с 2019 г.

В 2021 г., в период активного восстановления всех сфер социально-экономической жизни общества, на территории России ввиду пандемийного разрыва важнейших логистических цепей поставок, значительно вырос объем автоперевозок основных товаров — продуктов питания. Значительный рост объема поставок вызвал не менее значительное увеличение цен на топливо, систему обслуживания транспорта, что негативно сказывается не только на конечном потребителе, но и на субъектах логистической системы России.

Не менее значимым и серьезным фактором, приведшим к проявлению нестабильности логистической системы России, являются мировые экономические санкции, обрушившиеся на Россию в начале 2022 г. Несмотря на то что политические и экономические санкции относятся к геополитической политике, негативные влияния распространили область своего действия и на логистическую систему Российской Федерации [6]. В условиях введения серьезных санкций, которые еще не были применены в таком объеме и качественно-количественном выражении по отношению к Российской Федерации в предыдущие годы, логистическая система России сталкивается с рядом серьезных рисков, которые схематично отражены на рис. 6.

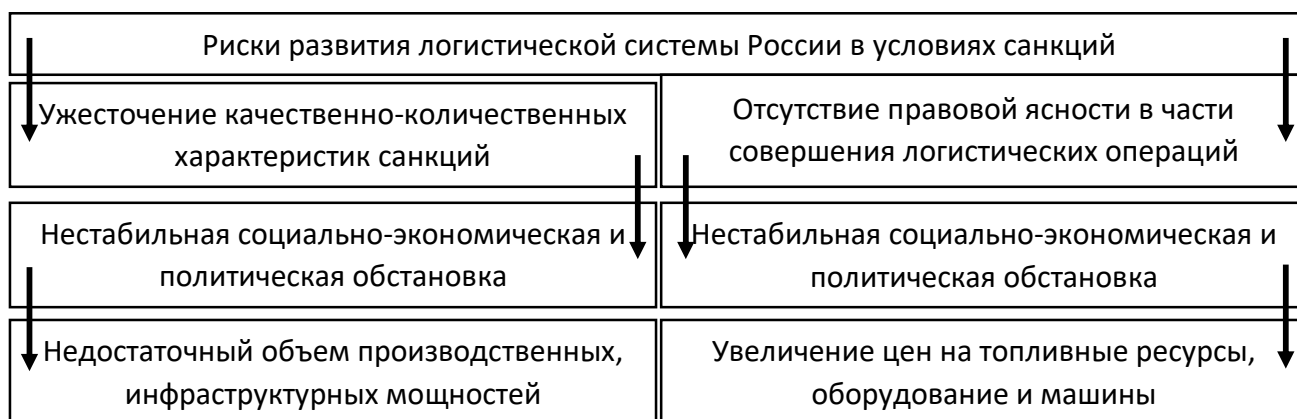


Рис. 6. Риски развития логистической системы России [6]

Имеющиеся риски развития логистической системы, представленные на рис. 6, определяют ряд негативных последствий развития логистической системы, среди которых необходимо выделить:

1. Увеличение количества и времени нахождения в заторах на пропускных пунктах, портал, терминалах, что в значительной мере негативно сказывается на восстановлении пропускной способности, способствует увеличению сроков и цепей поставок из международных стран.

2. Замена маршрутов поставок грузов за счет морского, воздушного транспорта будет нивелироваться за счет наземных видов транспорта, преимущественно увеличится количество логистических решений внутри страны.

3. Отсутствие ясности в регулировании таможенного дела, что приводит к запрету несанкционного товара и, наоборот, осуществляется пропуск товара, на который ложатся ограничения в соответствии с выдвинутыми против Российской Федерации санкций.

4. Закрытие государственных границ Российской Федерации, что сказывается на значительном сокращении объема транзитных операций [6].

Несмотря на негативный характер международных политических и социально-экономических санкций, развитие отечественной логистической системы также получило значительный положительный импульс для качественного развития, среди которых необходимо выделить:

1. Ориентация логистической системы на внутренний рынок, поскольку в отношении доставки отечественных грузов прогнозируется сокращение длительности и состава основных цепей поставок ввиду обеспечения близости производственных и логистических центров к конечному потребителю.

2. Осуществление переориентации потребительского спроса на отечественные рынки сбыта продукции: активизация спроса на осуществление покупок посредством осуществления сделок через сервисы-маркетплейсы.

3. Активизация государственной программы, направленной на развитие импортозамещения в сфере производства, продажи и покупки товаров, продукции и услуг, как следствие развитие логистического импортозамещения.

4. Увеличение инновационных решений отечественного логистического сервиса на увеличение прозрачности поставок, возможности отслеживания поставки, сокращение сроков поставок, улучшение системы информирования клиентов и т.д.

5. Переориентация международного логистического сервиса России на рынки других стран, которые не выдвигали санкций (Азиатский регион).

6. Ускорение цифровой трансформации логистической системы страны, что облегчит работу поставщиков и производителей, конечных потребителей товаров, работ, продукции [6].

Выводы

1. Проанализировав развитие логистической системы Российской Федерации в условиях введения санкций, можно констатировать, что общий объем перевозок грузов по всем видам транспорта сократился в 2021 г. с 5 700,8 млрд т до 8 145,8 млрд т на 2 445 млрд т.

2. Высокие темпы изменчивости социально-экономического уклада, политическая нестабильность, а также развитие транспортной системы — все эти факторы оказывают существенное влияние на эффективность развития логистической системы России, определяя векторы ее развития на перспективу.

3. Несмотря в целом на негативный эффект санкций, выдвинутых в отношении Российской Федерации, ограничения позволяют совершенствовать внутренний рынок логистической системы, внедрять в работу логистической системы цифровые и программные сервисы, а также увеличивать уровень инновационных решений в развитие и активное совершенствование логистической системы Российской Федерации в условиях санкций.

Список использованной литературы

1. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» : постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 г. № 1596.

2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 г. № 3363-р.

3. Аббазова Г.Ф. Особенности развития логистической системы в России и исследование зарубежного опыта / Г.Ф. Аббазова // Наука XXI века: актуальные направления развития. — 2020. — № 1-1. — С. 208–211.

4. Покровская О.Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций / О.Д. Покровская // Бюллетень результатов научных исследований. — 2022. — № 1. — С. 80–94.

5. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы / В.Н. Круглов, Е.В. Алексеева, А.Д. Воронина, Н.А. Хохлова // Вестник Академии знаний. — 2021. — № 4 (45). — С. 137–142.

6. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров / Т.А. Прокофьева // В центре экономики. — 2021. — № 1. — С. 1–10.

7. О реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года : докл. М-ва транспорта Рос. Федерации. — URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения 20.04.2022).

8. Статистика / М-во транспорта Рос. Федерации. — URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения 20.04.2022).

Информация об авторах

Кубасова Татьяна Иннокентьевна — доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: kubasovati@bgu.ru.

Пайзуллаев Бахрам Хабибуллаевич — студент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: bakhrampayzullaev@gmail.com.

Authors

Kubasova Tatiana Innokentievna — Doctor of Economics, Professor, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: KubasovaTI@bgu.ru.

Paizullaev Bahram Khabibullaevich — student, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: bakhrampayzullaev@gmail.com.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В СИБИРИ

Аннотация. В статье раскрывается текущая ситуация на международной логистической арене, а также рассматриваются особенности российской логистики, которые были сформированы в условиях пандемии COVID-19 и санкционной политики части европейских и азиатских государств. Приводятся статистические данные, анализируются основные изменения и проблемы, к которым привели изменения траекторий различных грузопотоков. Рассматривается потенциальная возможность рассмотрения Сибири и сибирских городов в качестве новых логистических центров Российской Федерации, а также оцениваются перспективы привлечения как отечественных, так и иностранных инвестиций в российскую экономику.

Ключевые слова: перспективы логистики; грузопотоки; поставки; транспортировка грузов; санкции.

**M.B. Maletskaya
E.R. Bolotova**

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS IN SIBERIA

Abstract. The article reveals the current situation in the international logistics arena, as well as the features of Russian logistics, which were formed in the context of the COVID-19 pandemic and the sanctions policy of some European and Asian states. Statistical data are given, the main changes and problems caused by changes in the trajectories of various cargo flows are analyzed. The potential possibility of considering Siberia and Siberian cities as new logistics centers of the Russian Federation is considered, as well as the prospects for attracting both domestic and foreign investment in the Russian economy.

Keywords: logistics perspectives; cargo flows; deliveries; cargo transportation; sanctions.

В последние годы вопрос смены траекторий логистических маршрутов стал актуален как никогда: пандемия COVID-19, резкое изменение международной обстановки — одни из основных причин. Какие тенденции в сфере логистики мы можем наблюдать уже сейчас и как это отразится на развитии экономики Российской Федерации и в особенности — Сибири?

Процесс масштабного логистического дисбаланса был запущен пандемией COVID-19, мир абсолютно не был готов к локдауну и сопутствующим ему проблемам. На миллионы логистических цепочек по всему миру было оказано сильнейшее отрицательное влияние: порты были перегружены, автомобили не пропускали на границах, сроки доставки росли, а число товаров, которые нужно было доставить, копилось. Грузовладельцам необходимо было оперативно придумывать новые логистические решения, чтобы товары приходили к покупателям точно в срок [1].

Используя данные Департамента статистики Евразийской экономической комиссии, мы можем графически отобразить объемы грузооборота в России по видам транспорта за период с 2019 по 2021 г. (рис.) [2].



Грузооборот по видам транспорта в РФ 2019–2021 гг.

В первую очередь хотелось бы в общих чертах отметить следующие ощутимые изменения: в сравнении с допандемийным 2019 г. показатели железнодорожного грузооборота снизились, однако по-прежнему данный вид перевозок является абсолютным лидером. В 2021 г. значения показателя железнодорожных перевозок превысили даже те, которые были в 2019 г. Это связано с тем, что такой способ транспортировки грузов является менее проблематичным и более дешевым, в отличие от авиационного и автомобильного.

Более того, эксперты отмечают, что размер влияния железнодорожных перевозок с течением времени будет неуклонно расти, оттесняя другие виды перевозок и оставляя их далеко позади.

Следующим изменением является масштабная переориентация грузопотоков в Китай и из него. В 2022 г., в связи с политикой европейских стран и компаний, грузопотоки в данном направлении сильно затруднены, очень дороги и в целом мало рентабельны, поэтому логичным решением российских компаний стала смена курса на Азию, в частности на КНР [3].

Железнодорожная компания РЖД уже отмечает ощутимый рост заказов на транспортировку грузов в азиатском направлении [4].

Для Сибири сложившаяся ситуация является отличной возможностью для развития в сфере логистики. Так как траектории грузопотоков изменились, Сибирь, в долгосрочной перспективе, могла бы стать новым логистическим центром России. Предпосылки такого развития событий видны уже сейчас: в сравнении с периодом с 1 по 8 марта 2021 г., в нынешнем году процент заказов на контейнерные железнодорожные перевозки в восточном направлении уже вырос на 23,5 %, в дальнейшем этот показатель будет только увеличиваться.

Третьим изменением станет ощутимый рост цен на транспортируемые товары, в связи с тем, что затраты компаний на логистику существенно возрастают, например себестоимость автомобильной грузоперевозки выросла на 20 % в связи с ростом цен на топливо, техническое обслуживание и на запчасти для авто.

Ситуация с авиаперевозками также находится в тяжелом состоянии: в связи с тем, что границы большинства стран закрыты для российских воздушных судов, стоимость авиаперевозок также сильно выросла. Самолеты не могут идти прежними маршрутами, а новые стали значительно длиннее, поэтому немногие компании продолжают пользоваться авиаперевозками, а так как это самый быстрый вид грузоперевозки, сокращение его доли в общем объеме будет сигнализировать о росте сроков доставки грузов.

Достигнуть оптимума в данной ситуации, опять же, можно будет с помощью перехода на железнодорожные перевозки, такой вид грузоперевозки уже становится самым востребованным.

Пути решения

Сибирь уже активно пользуется предоставленными возможностями, в ВРП Новосибирской области 12 % приходится на долю транспортного комплекса, что на 4,3 % превышает показатели по другим регионам Российской Федерации.

Очевидно, фокус с европейской части России как логистического центра сместится на Сибирь, так как это будет более выгодно и рентабельно для всех участников рынка грузоперевозок. Стоимость транспортируемых товаров будет не такой высокой в связи с тем, что такой вариант построения логистических цепей поставок будет более дешевым.

Следующим этапом станет инвестирование проектов по созданию новых, более больших и современных складских площадей и крупных логистических комплексов на территориях сибирских городов. Более того, инвестиции, как отечественные, так и иностранные, в особенности привлеченные средствами китайских инвесторов, которые также заинтересованы в росте грузооборота между Россией и Китаем.

Ожидается рост доли отраслей, относящихся к логистике, в уровне валового регионального продукта, а затем и их экономический рост, снижение уровня безработицы за счет того, что на новые предприятия или на расширенные существующие необходимы будут рабочие.

Специалисты компании «ОРИЕНТИР», которая является одной из ведущих в области строительства складских помещений, уже готовят к открытию новые складские помещения и не исключают возможности строительства новых логистических центров в Сибири [5].

В ближайшее время Россию ждут масштабные перемены, связанные с изменением логистических маршрутов и грузопотоков, которые затем ощутимо повлияют на всю российскую экономику. Логистическая система РФ уже начинает трансформироваться, приобретая свои особенности. Способы транспортировки грузов, место и время доставки — все корректируется, поэтому необходимо пользоваться новыми возможностями, открывшимися в связи со сложившейся в мире ситуацией. Проходящая в стране и мире логистическая революция — шанс для сибирских городов совершить экономический скачок, путем оперативного, грамотного внедрения и развития элементов логистики в особенностях региональных экономик.

Список использованной литературы

1. Аналитики спрогнозировали в 2022 году замедление темпов роста перевозок в России. — URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/02/07/908265-analitiki-sprognozirovali> (дата обращения 29.04.2022).
2. Европейская экономическая комиссия. Транспорт. — URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/transport.aspx (дата обращения 01.05.2022).
3. Транспортная сеть на грани тромбоза. — URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2022/03/14/6228b8379a79477c4c1520c7> (дата обращения 01.04.2022).
4. РЖД открыли новый сухопутный контейнерный сервис из Китая в Россию. — URL: <https://trans.ru/news/rzhd-otkrili-novii-suhoputnii-konteinernii-servis-iz-kitaya-v-rossiyu> (дата обращения 02.04.2022).
5. Российская логистика в 2022 году переориентируются на Восток. — URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2022/03/14/6228b8379a79477c4c1520c7> (дата обращения: 03.04.2022).

Информация об авторах

Малецкая Марина Борисовна — кандидат экономических наук, доцент, кафедры менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: maletskayamb@bgu.ru.

Болотова Екатерина Романовна — студент, кафедра отраслевой экономики и управления природными ресурсами, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: bolotovaekaterinaa@gmail.com.

Authors

Maletskaya Marina Borisovna — Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Chair of management and service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: maletskayamb@bgu.ru.

Bolotova Ekaterina Romanovna — student, Chair of sectoral economics and natural resources management, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: bolotovaekaterinaa@gmail.com.

А.Е. Медведев
А.В. Ильина

**СООТВЕТСТВИЕ ОБЩЕСОЮЗНОГО ТРЕНДА И РЕАЛЬНОСТИ
ЕГО ВЫПОЛНЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ
в 1928–1941 гг.**

Аннотация. В статье рассматривается экономическая политика СССР в годы первых довоенных пятилеток, рассматривается изменение экономического тренда в каждой из них. Отдельно затрагивается вопрос строительства промышленности на территории Иркутской области в годы первых пятилеток. Сравнивается общесоюзный экономический тренд и создание промышленной базы на территории Иркутской области в 1928–1941 гг. Все довоенные пятилетки рассматриваются отдельно, приводятся предприятия, построенные за это время, и отражается их специфика и соответствие тренду в каждой из пятилеток в 1928–1941 гг.

Ключевые слова: Иркутская область; промышленность; пятилетки; экономическая политика; плановая экономика.

A.E. Medvedev
A.V. Ilina

**CORRESPONDENCE OF THE USSR TREND AND THE REALITY
OF ITS IMPLEMENTATION ON THE EXAMPLE
OF THE IRKUTSK REGION IN 1928–1941**

Abstract. The article examines the economic policy of the USSR during the years of the first pre-war five-year plans, examines the change in the economic trend in each of them. Separately, the question of the construction of industry on the territory of the Irkutsk region during the years of the first five-year plans is touched upon. The all-Union economic trend and the creation of an industrial base on the territory of the Irkutsk region in 1928–1941 are compared. All pre-war five-year plans are considered separately, enterprises built during this time are given, and their specificity and compliance with the trend in each of the five-year plans in 1928–1941 are reflected.

Keywords: Irkutsk region; industry; five-year plans; economic policy; planned economy.

После Первой мировой и Гражданской войн страна потеряла более четверти своего богатства. Экономические потери с 1914 г. превысили 40 млрд золотых рублей. Промышленное производство сократилось за семь лет в 7 раз, а на Украине — в 10 раз. Крупная промышленность пострадала больше всего. Мелкая

промышленность также сократилась в 2 раза. В упадке был транспорт. «Топливный голод сковал перевозки, парализовал работу предприятий. Сельскохозяйственное производство также упало: продукция земледелия составляла 64 %, животноводства — 72 % от уровня довоенного 1913 г.» [4, с. 91].

Для выхода из кризиса молодое советское государство приняло решение о смене экономической политики — переходе от политики военного коммунизма к новой экономической политике — нэпу. Однако провозглашение нэпа не являлось переходом к рыночной экономике. Согласно замыслу советского руководства, новая экономическая политика не означала полный переход рынку, а должна была дополнить государственное планирование экономики. В декабре 1920 г. был принят план ГОЭЛРО, который определял развитие как энергетики, так и всей экономики в целом, а также последующих за ним пятилетних планов, в основе которых лежал начальный план ГОЭРЛО.

Несмотря на успешные результаты нэпа, особенно в 1921–1924 гг., государство начало постепенно его сворачивать, сказались не только кризисы, но и то, что нэп дал наилучшие результаты для развития мелкой и кустарной промышленности, тогда как темпы роста тяжелой промышленности были намного ниже. «Осенью 1926 г. XV Всесоюзная партийная конференция, подводя итоги восстановления народного хозяйства, заявила о необходимости перехода к структурной перестройке хозяйства» [4, с. 103]. Еще раньше на XIV съезде ВКП(б) было обозначено намерение ускорить развитие тяжелой промышленности и превратить СССР из аграрной страны в индустриальную. Тогда же было дано поручение о составлении первого пятилетнего плана, который был принят в 1928 г.

План первой пятилетки составлялся изначально в двух вариантах: «отправном» и «оптимальном» — том, который желала воплотить партия. Последний был рассчитан на мобилизацию всех сил и ресурсов СССР, тогда как отправной лишь намечал экономический сдвиг в сторону индустриализации. По итогам конференции именно оптимальный вариант был принят — несмотря на то, что некоторые лидеры ставили под сомнение его реализуемость.

Первый пятилетний план предполагал создание большого количества заводов и фабрик, реконструкцию или реорганизацию уже существующих предприятий. Также необходимо было вывести СССР в мировые лидеры металлургической промышленности и производству металла. Все это предполагалось создать на основе передовых иностранных технологий (в основном американской и немецкой), научной организации труда, наиболее рациональном распределении производительных сил в соответствии с их специализацией, природными ресурсами и социальными потребностями [3].

Помимо этого, для руководства страны было важным повышение военного потенциала Советского Союза — все еще была актуальна идея мировой революции.

Процесс индустриализации включал в себя решение четырех задач:

1. Возрождение транспортной инфраструктуры, которая за годы Революции и Гражданской войны была сильно повреждена и не могла отвечать требованиям индустриального развития страны.

2. Расширение связанных с добычей материалов и сельским хозяйством отраслей экономики, которые из-за политических катаклизмов сократились и не могли подняться на довоенный уровень.

3. Перераспределение государственных предприятий по территории — было очевидно, что территория СССР развивается неравномерно, многие окраинные субъекты были аграрными или же опирались на натуральное хозяйство.

4. Изменение работы энергетического комплекса — план ГОЭЛРО не был осуществлен на большей территории СССР, он не затронул Сибирь и другие окраинные регионы.

Процессы эти происходили комплексно, практически одновременно и, что немаловажно, они происходили в условиях плановой экономики; именно первый пятилетний план положил начало форсированной индустриализации.

Если говорить об Иркутской области, территория которой в то время входила в Сибирский край, то можно сказать, что появилось небольшое отставание. Лишь в середине первой пятилетки, в 1931 г. прошел первый Восточносибирский краевой научно-исследовательский съезд, который предполагал создать на территории Восточной Сибири (в бассейне р. Ангары, в Черемховском угольном бассейне) мощный топливно-энергетический комплекс и сформировать на его основе крупные энергоемкие производства [2].

Согласно планам, государство уделяло наибольшее внимание развитию золотодобывающей, угольной и слюдяной промышленности, деревозаготовительной. Было запланировано увеличение удельного веса машиностроительной и станкостроительной промышленности, создание крупных предприятий пищевой промышленности.

В Приангарье начинает формироваться машиностроительная отрасль. На базе бывших обозных мастерских, расположенных в Иркутске на берегу р. Ушаковки, в 1929 г. началось строительство металлического завода, который впоследствии стал Иркутским заводом тяжелого машиностроения им. В.В. Куйбышева.

Уже в 1930 г. механический цех завода начал выпускать продукцию для золотодобывающей промышленности — драги и другие изделия. На заводе было современное импортное оборудование, а к 1932 г. завод вырос до 10 цехов, имел химическую лабораторию и сварочную мастерскую, цех с мартеновскими печами и дражный цех, который работал на полную мощность. Валовой продукции выпущено на 4,6 млн. руб.

Также в Иркутске было начато строительство авиационного завода. В 1932 г. был издан приказ № 181, который положил начало строительства авиазавода возле станции Иннокентьевская в Иркутске. Уже через два года было запущено производство истребителей И-14. В 1934 г. завод получил имя Завод № 125 им. И.В. Сталина, когда правительственная комиссия приняла его в эксплуатацию.

В 1931 г. проведена реконструкция Иркутской ТЭЦ. Это позволило поднять установленную мощность (1647 кВт, из которых только 147 кВт не были использованы) до 2 500 кВт.

В 1929 г. в г. Иркутске была организована мастерская по обработке слюды, которая с 1932 г. становится крупнейшей слюдообрабатывающей фабрикой, выпускавшей до 85 % первично обработанной слюды в стране. В 1932 г. была построена Нижнеудинская фабрика по обработке слюды. Приангарье уже в то время стало главной базой слюдяной промышленности СССР.

Деревообрабатывающая промышленность также развивалась, происходила реконструкция прежних лесозаводов (Ангарский, Иркутский, Зиминский, Китойский) и с 1929 по 1932 г. были подстроены пять новых — в Тайтурке, Бирюсе, Тайшете и два лесозавода в Тулуне.

В 1931 г. запущены в Иркутске два кирпичных завода и один шлакобетонный.

Также в Приангарье развивалась и пищевая промышленность. Иркутская чаепрессовочная фабрика выдала первую продукцию уже в 1932 г., а в 1939 г. выпустила 3 400 т плиточного и 900 т байхового чая. «Фабрика работала на привозном, наполовину импортном сырье, была полностью механизирована, имея 15 прессов для плиточного чая, механическую дробилку и вальцовку» [2].

Если же говорить о развитии легкой промышленности, то, как уже было выше сказано, она была не в приоритете и ей уделялось немного внимания. Однако следует отметить, что в Иркутске в 1930 г. была создана швейная фабрика, которая в 1939 г. «выпустила продукции на 10,5 млн р.» [2].

Первая пятилетка была завершена в рекордные сроки, за 4 года и 3 месяца. За этот период была выстроена и модернизирована промышленная база СССР, было построено множество предприятий, которые фактически создали новые отрасли экономики: автомобилестроение, авиастроение, сельскохозяйственное машиностроение, были модернизированы и развиты металлургическая и химическая промышленность, огромный толчок получила добывающая промышленность. Также была ликвидирована безработица, что стало несомненным достижением. За период первой пятилетки был заложен фундамент дальнейшего экономического развития страны.

Таким образом, мы видим, что Иркутская область выполнила фактически все стоящие перед ней задачи на высоком уровне.

Отметим, что, несмотря на гигантские темпы в выполнении заданий первого пятилетнего плана были обнаружены некие провалы, которые случились из-за ее досрочного выполнения. Поэтому необходимо было скорректировать последующие пятилетние планы.

Главным приоритетом второй пятилетки было развитие тяжелой промышленности, завершение реконструкций народного хозяйства на основе современных технологий, полная ликвидация капитализма и достижение максимального уровня эффективности труда на возведенных предприятиях [1], а также повышение благосостояния рабочих и крестьян, делался упор не только на тяжелую промышленность, но и на пищевую промышленность и производство товаров народного потребления.

Для поддержки роста промышленности и сельского хозяйства была организована программа по железнодорожному строительству.

За время выполнения второго пятилетнего плана на территории Иркутской области была проведена повторная реконструкция ТЭЦ, что позволило увеличить мощность до 10 500 кВт в 1934 г.

В 1933 г. был построен аэропорт в городе Иркутске, это ознаменовало развитие нового вида транспорта в регионе.

Получила развитие химическая отрасль: в 1934 г. начался выпуск мышьяка на заводе в селе Макарьево Черемховского района (современный г. Свирск). В 1936 г. запущен завод № 97 в Усолье (будущий «Химпром»), поставлявший этиловую жидкость.

Легкая промышленность также получила развитие: в 1933 г. на обувной фабрике, мясокомбинате и дрожжевом заводе в Иркутске была выполнена реконструкция, в 1934 г. был реконструирован Усольский кожевенный завод. Помимо этого, строились и новые предприятия: макаронная фабрика, мыловаренный завод.

По результатам второй пятилетки видно, что Иркутская область вписывалась в общесоюзный тренд и во время второй пятилетки.

Основной задачей третьей пятилетки являлось следующее: обогнать наиболее развитые капиталистической страны в производстве продукции на душу населения. Другой не менее важной задачей было равномерное размещение промышленности по всей стране.

Несмотря на четко поставленную правительством цель на период третьей пятилетки, суровые реалии диктовали свои условия СССР, что вынудило частично сменить вектор развития из-за начала Великой Отечественной войны.

Так, в условиях подготовки войны должны были строиться не большие предприятия, а средние по своей величине предприятия-дублиеры [5]. Вектор строительства был перемещен на восток страны. Также был взят в основу упор на производство военной продукции.

В 1940 г. сдан в эксплуатацию комбикормовый завод.

В 1939 г. началась добыча угля открытым способом на Храмцовском разрезе № 1 (Черемховский бассейн) с производительностью 1,6 млн т, тогда как шахтовый способ был менее производительным и более затратным.

В годы третьей пятилетки произошла реконструкция пивоваренного завода, что сказалось на его продуктивности: в 1939 г. выпустил 48,8 тыс. гектолитров пива и 57,5 тыс. гектолитров безалкогольных напитков.

Стоит также отметить, что Иркутский авиазавод в годы второй и третьей пятилеток начал реконструироваться и выпускать военную продукцию. Было освоено серийное производство бомбардировщиков СБ, до 1940 г. изготовлено 837 единиц техники.

Как мы видим, Иркутская область не полностью вписалась в экономический тренд: предприятия-дублиеры не были построены, в основном были реконструированы старые заводы и произошло расширение добывающей отрасли. Однако, следует отметить, что третья пятилетка не была завершена, так как началась Великая Отечественная война.

Если в первые две пятилетки на территории Иркутской области строились предприятия, специфика которых отражала общесоюзный тренд, то в незавершенной третьей пятилетке тренд отражался не полностью. В Иркутской области не планировались и не были построены новые предприятия, которые должны были дублировать уже существующие объекты, однако предприятия, построенные в годы первых двух пятилеток, обеспечивали военный потенциал страны и внесли огромный вклад в победу в Великой Отечественной войне.

Список использованной литературы

1. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.). Т. 2. План развития районов. — URL: https://viewer.rusneb.ru/ru/000199_000009_008582571?page=1&rotate=0&theme=white (дата обращения 30.04.2022).

2. Индустриализация в Иркутской области (1930-е). — URL: http://irkipedia.ru/content/industrializaciya_v_irkutskoy_oblasti_1930_e (дата обращения 30.04.2022).

3. Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР. Т. 3. Районный разрез плана. — URL: https://istmat.org/files/uploads/41169/pervyyu_pyatiletniy_plan_tom_3.pdf.

4. Терещенко Ю.Я. История России XX — начала XXI веков : учеб. пособие / Ю.Я. Терещенко. — Москва : Слово : Эксмо, 2004. — 448 с.

5. Третий пятилетний план развития народного хозяйства союза ССР (1938–1942 гг.). — URL: https://istmat.org/files/uploads/52109/tretiy_pyatiletniy_plan.pdf (дата обращения 30.04.2022).

Информация об авторах

Медведев Алексей Евгеньевич — студент, Международный институт экономики и лингвистики Иркутского государственного университета, г. Иркутск, e-mail: pomidorkin.2015@mail.ru.

Ильина Анна Владимировна — старший преподаватель, кафедра социально-экономических и математических дисциплин, Международный институт экономики и лингвистики Иркутского государственного университета, г. Иркутск, e-mail: annilin@mail.ru.

Authors

Medvedev Alexey Evgenievich — student, International Institute of Economics and Linguistics, Irkutsk State University, Irkutsk, e-mail: pomidorkin.2015@mail.ru.

Ilina Anna Vladimirovna — Senior Lecturer, Chair of socio-economic and mathematical disciplines, International Institute of Economics and Linguistics, Irkutsk State University, Irkutsk, e-mail: annilin@mail.ru.

ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ РИТЕЙЛА В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ

Аннотация. В представленной статье проведен анализ факторов, которые влияют на состояние ритейла в условиях нестабильности экономической среды. Рассмотрены направления развития ритейла в условиях неопределенности и изучены мероприятия, позволяющие подстроиться под меняющиеся условия рынка. Сделаны выводы о тенденциях развития розничной торговли в условиях неопределенности. Тема исследования относительно новая, так как в условиях стремительной глобальной цифровизации появились новые экономические проблемы и пути их решения. Актуальность темы заключается в том, что сектор ритейла (розничной торговли) крайне зависим от любых изменений в мире, поэтому в наши дни вполне целесообразно анализировать текущее состояние и прогнозировать будущее сектора ритейла, ведь он постоянно претерпевает изменения, развиваясь и подстраиваясь под быстро меняющиеся условия.

Ключевые слова: ритейл; условия неопределенности; тренды развития; экономика; проблемы.

Y.V. Prokopenko

RETAIL DEVELOPMENT TRENDS IN CONDITIONS OF UNCERTAINTY

Abstract. The article analyzes the factors that affect the state of retail in conditions of instability of the economic environment. The directions of development of retail in conditions of uncertainty are considered and measures are studied that allow to adapt to changing market conditions. Conclusions are made about the trends in the development of retail trade in conditions of uncertainty. The topic of research is relatively new, since in the conditions of rapid global digitalization, new economic problems and ways to solve them have appeared. The relevance of the topic lies in the fact that the retail sector is extremely dependent on any changes in the world, so nowadays it is quite advisable to analyze the current state and predict the future of the retail sector, because it is constantly undergoing changes, developing and adapting to rapidly changing conditions.

Keywords: retail; uncertainty conditions; development trends; economics; problems.

Сегодня мы часто слышим слово ритейл, для многих оно звучит ново и непонятно, скрывая под собой известный всем процесс — розничная торговля. Поскольку этот процесс существует столько же, сколько существует и рынок, он

постоянно претерпевает изменения по мере развития экономических отношений. В наши дни как никогда актуальны изменения для сегмента ритейла, так как весь мир находится в условиях неопределенности, и конкурентоспособными остаются именно те компании, которые мобильны, способны менять свою политику и подстраиваться под быстроменяющиеся обстоятельства, следуя трендам и задавая новые. На тему перспектив сектора ритейла сегодня существует множество публикаций [2–4], но они не раскрывают особенности и перспективы развития ритейла в современных условиях неопределенности, которые возникли после 2020 г.

Поэтому целью данного исследования является анализ трендов развития ритейла на фоне постоянно меняющихся экономических и политических условий.

Анализ влияния трендов на развитие ритейла *

| Тренд | Последствия |
|---------------------|---|
| COVID-19 | Глобальное развитие онлайн-торговли, изменение логистических цепочек, развитие предприятий, занимающихся доставкой, развитие коммерции в социальных сетях |
| Военный тренд | Повышение цен, нарушения товарооборота между странами, изменение потребительских предпочтений |
| Экологический тренд | Сокращение объемов упаковки товара, уход от использования доставки товаров автотранспортом, |
| Экономический тренд | Рост спроса на дискаунтеры |

* Составлена по материалам [6–8].

Во все времена мировая общественность сталкивалась с непреодолимыми обстоятельствами, препятствующими естественному развитию и функционированию экономики. Так, 2019 г. был ознаменован молниеносным распространением нового штамма вируса — COVID-19. Пандемия коронавируса внесла огромные изменения абсолютно во все процессы, пронизывающие жизнь человечества, в том числе и в сектор ритейла. Строгие ограничения передвижения потребителей вынудили перейти предприятия от офлайн-торговли к дистанционному функционированию. Для этого были усовершенствованы системы доставки, стали повсеместно внедряться онлайн-платформы для торговли, активно использовались социальные сети для продвижения, изменилась логистика поставок. Все это дало огромный толчок к цифровизации, которая бесповоротно изменила жизнь человечества. Этот процесс позволил значительно упростить розничную торговлю, избавив покупателей от необходимости тратить время на походы в магазин, контактировать с людьми, (что исключило человеческий фактор при выборе товара) и дав возможность ознакомиться со всем ассортиментом предлагаемой продукции. Поэтому развитие цифровых систем, позволяющих сократить

процесс покупки товара и доставки до покупателя, сейчас является одним из ведущих трендов. Потребители оценили удобство и выгоду использования цифровых технологий при осуществлении выбора, покупки товара и его доставки. Поэтому сектор ритейла еще долго будет нацелен на все большее совершенствование технологий, позволяющих упростить эти процессы.

Все мы знаем, что история циклична. Как только после больших потрясений происходит три смены поколений, новые поколения, не заставшие тяжесть последствий войн, кризисов и пандемий, провоцируют их вновь. В наше время как раз-таки вырастает поколение, которое не застало Великую Отечественную войну, не видело ее ужасных последствий, поэтому сегодня актуален и военный тренд. Конфликты в международных отношениях на основе вторжения в Украину повлекли за собой введение взаимных санкций между странами. Каким бы ни был исход, внешнеэкономическая ситуация для всех стран ухудшается. Из-за ограничений импорта и экспорта товаров, поселивших панику среди потребителей, возник резкий дефицит товаров: огромная часть европейских производителей вышла с российского рынка из-за нестабильности курса, потеряв огромную часть прибыли, а российский рынок сильно опустел. Соответственно, цены сильно возросли, что сильно уменьшило покупательную способность населения, в том числе увеличив и стоимость потребительской корзины (рис. 1).



Рис. 1. Стоимость потребительской корзины по годам

Источник: составлен по данным государственной статистики ЕМИСС [8–10].

Эти обстоятельства создают необходимость для России развития собственного производства и активного сотрудничества с Китаем, а европейские, американские рынки вынуждены значительно сокращать объемы производства и терять выручку. Конечно же, все изменения сеют тревогу среди потребителей по

всему миру, поэтому приоритеты в их поведении меняются: люди начинают запасаться, отказывают себе не только в излишествах, но и в некоторых привычных им покупках, чтобы сэкономить обесценившиеся деньги. В связи с этим сектор ритейла в большинстве стран, участвующих в конфликте, вынуждено вводить строгие ограничения по количеству продаваемого товара в одни руки, чтобы избежать еще большего дефицита и, как следствие, инфляции. Не могу не отметить, что Россию отключили от межбанковской системы платежей SWIFT, что создало острую необходимость разработки и введения собственной платежной системы, так как это создало большие неудобства для потребителей при покупке товаров, а альтернативных систем, которые могли бы выдержать огромный одномоментный поток клиентов, пока что не существует.

Итак, военный тренд ведет к полному пересмотру объемов производства стран, создание новых логистических цепочек и к нацеленности на импортозамещение.

Что касается экологии, то в условиях развитого производства в мировых масштабах, экологический тренд будет актуален всегда. Глобальные проблемы современности никуда не пропадают, они лишь отодвигаются на второй план. Загрязнения окружающей среды наносят ей критический вред и истощают ресурсы, поэтому очень важно заботиться о минимизации урона, наносимого экологии. В секторе ритейла этого можно достичь, отказавшись от излишней упаковки товара на производстве или посредниками и переходом к инновациям в виде смены доставки автомобилями на доставку роботами-курьерами, электрокарами и самовывоз (рис. 2).

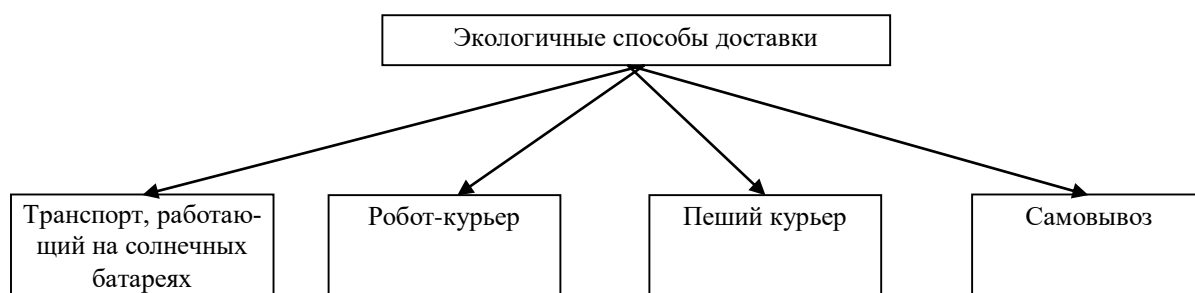


Рис. 2. Экологичные способы доставки

Исходя из сказанного выше, можно сделать вывод о том, что сегодня данный тренд очень актуален, но, к сожалению, обделен должным вниманием, что очень чревато большими проблемами для человечества в будущем.

Политика и экономика тесно связаны друг с другом, поэтому любые решения, принимаемые касательно политических взаимоотношений, независимо, будут они внешними или внутренними, отражаются и на экономике. Человек склонен к излишнему потреблению только тогда, когда чувствует стабильность и защищенность, когда он уверен в том, что у него есть некая сумма денег, которая не потребуется завтра на обеспечение удовлетворения своих базовых потребностей. Именно поэтому в условиях неопределенности будут очень востребованы

те отрасли, которые позволяют потратить минимум денег и обеспечить те самые, элементарные, нужды потребителей.

Экономический тренд заключается в весьма сильном росте спроса на дискаунтеры. В рамках условий неопределенности дискаунтеры, имея широкий ассортимент и цены ниже среднего уровня, позволяют сильно экономить на покупках товаров, необходимых для каждого человека, отложить средства на непредвиденные траты или как-либо их инвестировать. Кроме того, благодаря им, даже люди, упавшие за черту бедности в результате резких изменений, смогут купить продукты питания и важные непродовольственные товары. Таким образом, этот тренд подразумевает нацеленность на создание и внедрение дискаунтеров в шаговой доступности и пересмотр ценовой политики предприятий среднего ценового сегмента.

Путей решения существующих проблем весьма много, среди всех для их решения создана концепция социально-ответственного бизнеса и стратегия устойчивого развития предприятия. Придерживаться ли их — добровольный выбор каждого предприятия, и в развитых странах преимущественная часть компаний прибегает к их использованию. С 1996 г. Россия, последовав примеру развитых стран, стала использовать концепцию устойчивого развития, и, несмотря на то, что ее применение началось только несколько лет назад, на данный момент сектор ритейла старается удовлетворять достижение целей устойчивого развития, установленных в 2015 г., которые включают в себя спектр задач, направленных «от преодоления нищеты и ликвидации голода до обеспечения гендерного равенства и принятия срочных мер по борьбе с изменением климата». Главной задачей является стабилизация потребления и использования ресурсов без нанесения вреда следующим поколениям населения планеты. Основная идея социально ответственного бизнеса заключается в том, что компания добровольно берет на себя обязательства по совершенствованию производственных процессов, которые позволят не только сделать производимую продукцию безопасной для потребителей и окружающей среды, но и вкладываться в работников компании и окружающую среду.

Выводы

Проанализировав тренды развития ритейла в условиях неопределенности, можно сделать вывод, что изменения в разных сферах жизни человечества на сегодняшний день задают векторы развития, направленные на развитие внутреннего производства, совершенствование цифровых технологий и модернизацию бизнес-модели, которая позволит быстро подстраиваться под смену условий. Для снижения рисков компаниям ритейла следует позаботиться о снижении возможных последствий путем разработки мероприятий в рамках стратегии устойчивого развития. Это позволит стабилизировать условия рыночной среды, устранить некоторые из существующих угроз и предотвратить потенциальный вред, который может быть нанесен окружающей среде деятельностью компании.

Список использованной литературы

1. ГОСТ Р 51303–99. Торговля. Термины и определения. — Москва : Изд-во стандартов, 1999.
2. Белецкий М.Д. Актуальные тенденции и перспективы развития онлайн-ритейла в России / М.Д. Белецкий // Дискуссия. — 2017. — № 5 — С. 25–30.
3. Калинов С.И. Современное состояние и перспективы развития сетевого ритейла в России / С.И. Калинов // Проблемы экономики и менеджмента. — 2012. — № 4. — С. 40–47.
4. Филиппов Р.В. Экономико-географические особенности продовольственной безопасности региона : автореф. дис. канд. ... геогр. наук : 25.00.24 / Р.В. Филиппов. — Иркутск, 2017. — 23 с.
5. Розничная торговля. Как открыть собственный магазин. — Москва : Гостехиздат, 2018. — 407 с.
6. Инфляция в России. — URL: <https://rosstat.gov.ru/ps/inflation> (дата обращения: 01.05.2022).
7. Федеральная служба государственной статистики : офиц. сайт. — URL: <https://Rosstat.Gov.Ru/Vpm> (дата обращения 01.05.2022).
8. ЕМИСС: государственная статистика : офиц. сайт. — URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/31481> (дата обращения 03.05.2022).

Информация об авторе

Прокопенко Елизавета Викторовна — студент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: eliza.prokopenko2016@yandex.ru.

Author

Prokopenko Elisaveta Viktorovna — student, Baikal State University, Chair of Management and Service, Irkutsk, e-mail: eliza.prokopenko2016@yandex.ru.

ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ СЫРЬЕВЫХ РЫНКАХ НА СТРУКТУРУ ЭКОНОМИКИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Аннотация. В настоящее время происходят фундаментальные изменения в мировой экономике, которые связаны в первую очередь с использованием санкций в обход ООН как инструмента геополитической борьбы. Экономические санкции, введенные против Российской Федерации, со стороны США и стран ЕС направлены на сдерживание социально-экономического развития страны и изменение ее внешнеполитического курса. Повышение уровня турбулентности внешней среды отрицательным образом сказывается не только на России, но и на всех странах. В статье представлены результаты анализа влияния санкций на структуру экономики Дальнего Востока. Выявлены особенности влияния санкций в зависимости от экономической специализации региона. Дана авторская оценка перспектив экономического развития Дальнего Востока.

Ключевые слова: региональная экономика; санкции; Дальний Восток; международные рынки сырья; государственное регулирование.

P.I. Torokhova
A.V. Silantev

THE IMPACT OF CHANGES IN INTERNATIONAL COMMODITY MARKETS ON THE STRUCTURE OF THE ECONOMY OF THE FAR EAST

Abstract. At the present time fundamental changes are taking place in the world economy, which are primarily associated with the use of sanctions bypassing the UN as an instrument of geopolitical struggle. Economic sanctions imposed against the Russian Federation by the United States and the EU countries are aimed at restraining the socio-economic country and changing its foreign policy. Increasing the level of turbulence of the external environment negatively effects not only Russia, but also in the whole world. The article presents the results of the analysis of the impact of sanctions on the structure of the economy of the Far East. The features of the impact of sanctions depending on the economic specialization of the region are revealed. The author's assessment of the prospects for the economic development of the Far East is given.

Keywords: Regional economy; sanctions; Far East; international raw materials markets; state regulation.

Текущая ситуация в мировой экономике характеризуется фундаментальными трансформациями, связанными с вводом огромного количества незакон-

ных санкций различного характера в отношении Российской Федерации. Последствия воздействия этих санкций требуют научного и практического осмысления в целом для страны, при этом вопросы экономического развития отдельных территорий РФ исследованы недостаточно.

Объектом исследования послужило экономическое состояние Дальнего Востока. Предметом исследования — экономическая политика территорий, направленная на социально-экономическое развитие в условиях санкционного давления и обострившейся геополитической конкуренции.

Дальний Восток — это богатейшая в отношении природных ресурсов территория, которые во многом определяют ее экономическую специализацию. Следует предположить, что структурные изменения на мировых рынках сырьевых рынках в большей степени повлияют на Дальний Восток, по сравнению с западной частью страны.

В качестве основной методологии исследования выбран логический анализ материалов конференций, средств массовой информации в отношении экономического положения территориально-административных образований.

Ужесточение внешней среды вызывает потребность в новой экономической политике, основанной на новых принципах, которые еще только предстоит сформулировать.

На наш взгляд, в условиях повышенной неопределенности роль государства, как элемента глобальной экономической системы, существенно повышается.

Санкции в отношении России из-за спецоперации на Украине приведут к смещению центров экономики и инфраструктуры в сторону Сибири и Дальнего Востока, об этом заявили эксперты на XVIII Красноярском экономическом форуме. Санкционное давление можно превратить в возможности, считает вице-премьер В.В. Абрамченко. По ее мнению, в России созданы механизмы, которые позволят противостоять всем ограничениям, и Сибирь и Дальний Восток — одни из приоритетных территорий развития из-за сосредоточения крупнейших в России запасов цветных металлов и других природных ресурсов [7].

На Дальнем Востоке функционируют ряд предприятий, которые являются системообразующими как для региональных экономических систем, так и для российской экономики в целом. По результатам проведенного анализа [1–9] можно сделать вывод, что эти предприятия имеют тесные международные связи и глубоко интегрированы в мировую экономику. В большей степени международные связи направлены на тихоокеанский регион. При этом европейские и американские компании напрямую или косвенно участвовали в различных совместных проектах.

Из-за антироссийских санкций «Сибур» (Амурская область) и его китайский партнер Sinopac пересмотрят стратегию реализации мегапроекта строительства Амурского газохимического комплекса, который они собирались достроить к середине 2024 г. По состоянию на конец марта 2022 г. общий уровень готовности проекта составил 37,8 %, а по отдельным технологическим установкам — 43 % [2].

В Бурятии в 2022 г. на АО «У-УАЗ» (Улан-Удэнский авиазавод) планирует изготовить более 100 вертолетов, из них часть пойдет на экспорт в Китай. Новая модель Ми-171А2 в 2021 г. в КНР выиграла международный конкурс. Также на предприятии реализуется контракт с Индией по поставке Ка-226. Приборостроительное объединение может получить заказ в рамках импортозамещения для выполнения гособоронзаказа, производства интеллектуальных приборов учета электроэнергии, теплоэнергии, техники для РАО «РЖД» [9]. Другие предприятия Бурятии в основном поставляют свою продукцию в Китай, как, например, Селенгинский целлюлозно-картонный комбинат, и не столь критично зависят от западных санкций. По словам эксперта, продолжится строительство БАМ-2. Этот проект крайне важен для России [9].

Аграриям Забайкальского края на проведение посевной кампании направили дополнительные субсидии на общую сумму 127 млн р. Средства предназначены 140 хозяйствам на приобретение семян, минеральных удобрений, запасных частей к технике и горюче-смазочных материалов [10].

Девять предприятий Камчатки вошли в список системообразующих и могут рассчитывать на льготное финансирование. При этом возникли проблемы у рыболовных предприятий, связанные с ограничениями в валютной политике [4].

Золотодобывающая промышленность Магаданской области столкнулась с трудностями, связанными с производством, так как вся техника японских и европейских производителей, а также в области сбыта готовой продукции и выполнения своих финансовых обязательств. В частности, Камчатская золотодобывающая компания «Petrovavlovsk» уже не смогла продать свое золото из-за санкций, введенных Великобританией против Газпромбанка [8].

В Республике Саха (Якутия) ПАО «Алроса» является основным налогоплательщиком.

Эксперты индийской аналитической компания Crisil, дочернего предприятия Standard & Poor's, полагают, что в результате санкций США и ЕС против России продажи индийских грануляторов во II квартале могут сократиться на 25–30 %, или на сумму 2,0–2,5 млрд. долл. Они отмечают, что, хотя санкции не запреждают вести дела с «Алросой», отключение ряда российских банков от международной системы передачи финансовых сообщений SWIFT затруднило торговые расчеты и уже вызвало перебои в поставках [6].

Специфика деятельности компании во многом зависит от ограниченного бизнеса, ключевым игроком на данном рынке является Индия. Мало вероятно, что Индия будет действовать во вред интересам своего бизнеса.

В Сахалинской области из проекта «Сахалин-1» вышел из участия американский ExxonMobil. Иностранные активы в проекте «Сахалин-2» были национализированы согласно указу Президента РФ «О применении специальных экономических мер в топливно-энергетической сфере в связи с недружественными действиями некоторых иностранных государств и международных организаций» № 416 от 30 июня 2022 г.

Согласно прежним соглашениям о разделе продукции по проекту «Сахалин-2», Японии должно было доставаться 60 % производимого СПГ. В результате Япония фактически лишилась надежного источника энергоресурсов, восполнить который полноценно не представляется возможным.

Общие запасы месторождений проекта оцениваются в 307 млн т нефти и 485 млрд кубометров природного газа [3].

В Хабаровском крае системообразующими отраслями являются лесная (переработка, добыча), металлургия, сельское хозяйство, авиастроение и ВПК.

Введенные санкции коснулись лесной отрасли. В частности, японская компания ИДА, являющаяся прямым инвестором крупнейшего в Хабаровском крае лесоперерабатывающего предприятия RFP Group, не может получить продукцию из России по исполнению контрактных обязательств. Данное обстоятельство взаимно невыгодно.

Металлургическое предприятие «Амурсталь», крупнейшее на Дальнем Востоке, испытывает трудности не столько от санкций, сколько от опосредованных последствий — сложившейся турбулентности мирового рынка. В частности, рост мировых цен на лом черных металлов. Очевидно, что без прямого участия государства стабилизировать положение предприятия будет крайне сложно.

В остальном все предприятия у нас работают стабильно: авиапром работает, боевая авиация строится, гособоронзаказ выполняется. То же самое по военным кораблям — корветы и малые ракетные корабли в Комсомольске-на-Амуре строят по графику, там у нас никакой зависимости от импорта нет. Остальные предприятия у нас практически импортнезависимые [9].

Таким образом, на Дальнем Востоке санкции отрицательным образом влияют на экономическое положение ведущих ресурсодобывающих и ресурсоперерабатывающих предприятий за счет использования зарубежных технологий, техники и ограничения доступа на международные финансовые рынки (привлечение инвестиций, проведение взаиморасчетов в иностранной валюте). Сложности с использованием зарубежных технологий невозможно преодолеть в краткосрочной перспективе, так же, как и полноценно заменить технику, некоторая является уникальной и не производится в России. В данном случае следование России принципам мировой глобализации привело к критической зависимости от ряда зарубежных технологий, которые были использованы как «экономическое оружие» со стороны стран «коллективного Запада». Предприятия Дальнего Востока оказались особенно уязвимы, так как добыча и переработка сырья является одним из ключевым видом экономической деятельности на территории. С другой стороны, зарубежные компании, которые выступили в качестве инструмента санкционной войны, испытывают трудности не меньше, чем российские предприятия. Сложности зарубежных компаний от введенных санкций, на наш взгляд, носят стратегический характер: вернуться на территорию России будет в прежнем объеме будет невозможно. Зарубежные технологии и техника, используемая в производстве сырьевых товаров специфична, и предприятия Дальнего Востока были одними из важных клиентов. Сокращение рынка сбыта для зарубежных компаний — это неизбежное снижение экономических результатов в целом со всеми вытекающими отрицательными последствиями, как для компаний

непосредственно, так и для стран. Снижение доступности российских сырьевых товаров приводит объективно к увеличению мировых цен и увеличению затрат предприятий-производителей. В отличие от зарубежных технологий и техники, которые со временем можно заменить на аналогичные, пусть даже и менее эффективные, сырьевые товары заменить невозможно.

Список использованной литературы

1. «Сибур» анализирует последствия новых санкций против РФ для своей деятельности и финансов. — URL: https://tass.ru/ekonomika/13951289?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com (дата обращения 03.05.2022).

2. «Сибур» пересмотрит проект на \$10 млрд на фоне антироссийских санкций. — URL: <https://www.rbc.ru/business/08/04/2022/624ef7959a7947d20588a9fc> (дата обращения 03.05.2022).

3. Exxon Mobil в связи с выходом из проекта «Сахалин-1» ожидает обесценения активов на \$4 млрд. — URL: <http://www.finmarket.ru/news/5692168> (дата обращения 03.05.2022).

4. Валютный мораторий может парализовать рыбный бизнес Камчатки. — URL: <https://regnum.ru/news/society/3544508.html> (дата обращения 03.05.2022).

5. Выпуск суперджетов зависит от замещения двигателей. — URL: https://toz.su/newspaper/vsekh_kasaetsya/_vypusk_superdzhetrov_zavisit_ot_zameshcheniya_dvigatelay (дата обращения 03.05.2022).

6. Запад ввел санкции против алмазов и бриллиантов России: как это скажется на «Алросе». — URL: <https://www.forbes.ru/biznes/460709-zapad-vvel-sankcii-protiv-almazov-i-brilliantov-rossii-kak-eto-skazetsa-na-alrose> (дата обращения 03.05.2022).

7. Из-за санкций экономические центры могут сместиться в сторону Сибири. — URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/news/2022/03/03/911935-ekonomicheskie-tsentri> (дата обращения 03.05.2022).

8. Как будет жить Магаданская область в период санкций? Риски золотодобычи. — URL: <https://vesma.today/news/post/36185-kak-budet-zhit-magadanskaya-oblast> (дата обращения 03.05.2022).

9. Нокдаун для экономики. — URL: <https://gazeta-n1.ru/news/business/108985> (дата обращения 03.05.2022).

10. Фермеры Забайкалья приступили к посевной кампании. — URL: <https://regnum.ru/news/3593823.html> (дата обращения 03.05.2022).

Информация об авторах

Торохова Полина Иннокентьевна — студент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: 0160086@bgu.ru.

Силантьев Александр Валерьевич — кандидат экономических наук, доцент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: silantsevav@bgu.ru.

Authors

Torokhova Polina Innokentievna — student, Chair of management and service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: 0160086@bgu.ru.

Silantev Aleksandre Valerievich — Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Chair of management and service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: silantsevav@bgu.ru.

РОЛЬ СЕТЕВОГО ПРОДУКТОВОГО РИТЕЙЛА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ

Аннотация. Сетевой продуктовый ритейл, как современная форма организации розничной торговли, отличается высокоэффективной управленческой организацией, грамотно построенной логистической схемой. Последние события, связанные пандемией COVID-19, внесли свои коррективы в работу представителей торговли продовольственными товарами. Российские торговые сети достаточно быстро адаптируются к создавшейся ситуации, эффективно внедряя новые форматы торговли продуктами. В статье рассматривается механизм применения стратегии диверсификации торговых сетей на рынке продовольствия. Дана общая характеристика координации деятельности отечественных производителей продуктов питания и торговых сетей с целью обеспечения продовольственной безопасности населения.

Ключевые слова: розничные торговые сети; сетевой продуктовый ритейл; продовольственная безопасность; новые форматы торговли; стратегия диверсификации.

A.N. Fedotov
E.A. Obratsov

THE ROLE OF GROCERY RETAIL IN ENSURING FOOD SECURITY IN RUSSIA

Abstract. Chain grocery retail, as a modern form of retail trade, is distinguished by a highly effective management organization, a well-built logistics scheme. Recent events related to the COVID-19 pandemic have made adjustments to the work of representatives of the food trade. Russian retail chains are quickly adapting to the current situation, effectively introducing new formats of trade in products. The article discusses the mechanism of applying the strategy of diversification by trade networks in the food market. A general characteristic of the coordination of the activities of domestic food producers and retail chains in order to ensure the food security of the population is given.

Keywords: retail trade networks; chain grocery retail; food security; new trading formats; diversification strategy.

Обеспечение продовольственной безопасности России — это приоритетная стратегическая задача, которая является основным составляющим элементов

национальной безопасности. Продовольственная независимость гарантирует физическую и экономическую доступность продовольствия для всех категорий граждан, независимо от социального положения и статуса. Обеспечение населения продуктами должно происходить в строгом соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Особенно актуальным этот вопрос является в рамках применения экономических санкций и продовольственных ограничений со стороны западных стран.

На федеральном уровне и на уровне субъектов Российской Федерации разработаны стратегии экономического развития регионов на период до 2030 г., в которых особое внимание уделено обеспечению продовольственной безопасности страны. Решающая роль в решении данной проблемы отводится внедрению политики импортозамещения, поддержке сельхозпроизводителей, разработке федеральных программ и национальных проектов по поддержке малого предпринимательства в сфере сельского хозяйства и общественного питания. Это вполне адекватная и закономерная реакция на сложившуюся политическую и экономическую ситуацию.

В рамках решения данной проблемы не стоит также забывать о тех коммерческих торговых структурах, которые призваны довести продовольственный продукт до конечного потребителя в совокупности с высоким уровнем сервиса, с максимальным удобством и по приемлемым ценам. Речь идет о розничной торговле, а именно о продуктовом сетевом ритейле, как современной форме розничных продаж.

Развитие деятельности торговых сетей на рынке продовольственных товаров за последние десять лет происходило под влиянием ряда факторов:

1. Форматы современной торговли претерпели значительные изменения, как в количественном, так и в качественном отношении, что позволило не только опустить цены, но и поднять уровень сервиса. Основным сопутствующим фактором при выборе торговой услуги стала лояльность потребителя. Современные жители крупных городов уже стали искушенными в области розничной торговли и хорошо знакомы со всеми форматами продаж.

2. Подверглась изменению также сама система поступления продукции на рынок. Наибольший удельный вес в сетевом бизнесе в настоящий момент занимают крупные сетевые ритейлеры. Именно в этом направлении розничной торговли продажи более динамичны. Лидеры в области сетевого ритейла имеют достаточно ресурсов быстро реагировать на рыночные изменения и оперативно применять новые форматы торговли [2, с. 30].

3. Шестерка крупнейших сетевых ритейлеров, а это: X5 Retail Group (представлен торговыми марками «Пятерочка» и «Перекресток»), «Магнит», «ДКБР Мега Ритейл Групп Лимитед» (образована сравнительно недавно в результате слияния компаний «Дикси», «Бристоля» и «Красного и белого»), «Лента», «Ашан» и «Окей», занимают основную долю в общем обороте продуктовых розничных продаж в России. Они находились в более выгодном положении, чем их известные зарубежные коллеги, поскольку свою деятельность развивали, опираясь на их опыт и ошибки.

Государственное регулирование в области розничных продаж на рынке продовольственных товаров может эффективно решить не только проблему функционирования представителей сетевого продуктового бизнеса, но и создать все условия для снабжения населения государства продовольственными товарами по приемлемым ценам и достойным уровнем сервиса. Актуальность данной проблемы повышается по причине печальных событий, связанных с пандемией коронавируса.

В целях наиболее полного анализа влияния сетевого ритейла на продовольственную безопасность страны, необходимо определить тенденции и динамику развития сетевого ритейла на рынке продовольственных товаров, которые сложились на рубеже 2021–2022 гг.

Глобальный кризис, вызванный коронавирусом и карантинными мерами, привел к закрытию торговых центров и многих видов деятельности, за исключением некоторых видов услуг, связанных с жизнеобеспечением людей. В условиях пандемии были применены карантинные меры, которые оказали значительное воздействие на развитие сетевого ритейла и потребительское поведение покупателей. Реакция потребителей на карантин больше напоминала режим выживания. Например, по сравнению с привычным объемом спроса продажи мясных консервов выросли в 37 раз, продажи замороженных продуктов — в 29 раз, овощей — в 26 раз, круп и сахара — в 24,4 раза, соли — в 18,6 раза¹.

Данный факт оказал значительное воздействие на функционирование ритейлерского бизнеса продовольственными товарами. Предпосылки подобной трансформации в розничных сетях уже имели место до пандемии, связанной с COVID-19. Тем не менее, коронавирусные события позволили подтолкнуть эти события и ускорить процесс. Сетевые ритейлеры продолжили работу в своем привычном формате, однако, в новых торговых условиях изменения все же произошли. Современные запросы покупателей стали диктовать новые условия, которые спровоцировали развитие новых форматов торговли. Флагманы сетевого ритейла продовольственного сегмента стали применять политику диверсификации, которая принесла свои плоды с точки зрения повышения эффективности продаж.

За последний период в продуктивном сетевом бизнесе наблюдались следующие основные тенденции: прекращение деятельности больших магазинов формата «гипермаркет», явное развитие магазинов формата «у дома», а также небывалый рост торговли в режиме онлайн, несмотря на то, что ее пока считают убыточной. Акции продуктовых ритейлеров на бирже падали в цене, что связано со снижением покупательной способности населения. А по количеству открытых магазинов на первое место выходит формат «жесткий дискаунтер» [4].

Не стоит сбрасывать со счетов развитие розничной торговли на местных уровнях, где есть весьма достойные представители регионального ритейла. Тор-

¹ Федеральная служба государственной статистики : офиц. сайт. URL: <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/enterprise/retail> (дата обращения 12.01.2022).

говые сети местного регионального масштаба достаточно эффективно отреагировали на вызов пандемии. Показательным примером может служить сетевой бизнес на рынке продовольствия в г. Иркутске. В частности, торговая сеть, работающая под брендом «Слата», открыла более 120 торговых точек в городе и за его пределами. Причем темпы роста не снижаются даже в условиях пандемии. Незначительная потеря трафика и покупателей (–2,1 %) подтолкнула руководство сети к переориентации системы обслуживания. За относительно короткий период сеть «Слата» освоила формат онлайн-заказа и доставку продуктов на дом и в офисы. Важным фактором выживания в сложившейся ситуации стало внедрение бесконтактной системы обслуживания и расчеты, минуя традиционные кассы. Была проведена серьезная работа по повышению лояльности особого сегмента покупателей. Речь идет о малообеспеченных потребителях и людях пенсионного возраста [5].

Анализ состояния современного сетевого продуктового ритейла в России позволяет следующие выводы:

- существует шестерка лидеров, у которых есть достаточно ресурсов оперативно менять форматы торговли;

- магазины формата дискаунтер и алкомаркет имеют привлекательные стратегии развития, поэтому, реально предположить, что данный формат торговли будет в 2022 г. более интересен для инвестиционной активности, чем первая шестерка лидеров;

- якорным бизнесом для торгово-развлекательных центров являются гипермаркеты, которые неизбежно будут закрываться и менять формат торговли, что подтолкнет владельцев центров к сотрудничеству с более удобными небольшими супермаркетами [1, с. 16];

- формат торговли «магазин у дома» получит свое дальнейшее развитие, поскольку он ассоциируется у большинства потребителей с торговой точкой шаговой доступности, в которой можно удовлетворить потребности в повседневных товарах по относительно невысоким ценам [3, с. 14];

- лидеры сетевого продуктового ритейла будут вынуждены перестроить свою деятельность, исходя из новых экономических требований, которые раскрывают перспективность развития формата торговли в системе «дискаунтер» и «алкомаркет»;

- основным прорывом в деятельности продуктового ритейла можно считать онлайн-продажи, т.е. система доставки продуктов в рамках обслуживания физических и юридических лиц продолжит свое развитие [6].

В рамках повышения продовольственной безопасности населения страны необходимо в корне пересмотреть стратегию диверсификации функционирования сетевого ритейла относительно взаимодействия с производителями продовольственных товаров. В этой связи необходимо оперативно решить ряд проблем, которые во многом сдерживают реализацию программы по обеспечению продовольственной безопасности.

Во-первых, большинство россиян расходуют на продукты питания более 50 % месячного дохода. Поэтому большинство ритейлеров проводят политику

сдерживания цены, переводя ее в сегмент «эконом» и акцентируют свое внимание на соответствующем ассортименте. Особенно это актуально в условиях пандемии и постпандемический период. Данная ситуация ставит производителей продуктов в двойное невыгодное положение: с одной стороны, происходит постоянное повышение цен на сырье и тару (особенно импортного производства), с другой стороны, ценовая политика сетевых ритейлеров, которые стараются сдерживать цены. Как положительный момент в этой ситуации можно отметить тот факт, что те производители продовольствия, которые успели занять нишу, освободившуюся после ухода с рынка импортных товаров, оказались в выгодном положении.

Во-вторых, существует серьезная проблема, обусловленная особенностями взаимодействия представителей сетевого ритейла и товаропроизводителей. Известные торговые сети, обладающие узнаваемым брендом, всячески препятствуют производителям входу в торговую сеть, дискриминируя и выдвигая дополнительные требования и условия заключения сделок. При этом ритейлеры, по их мнению, преследуют весьма прозаические цели: они сводят к минимуму риск снижения издержек и потери прибыли. Однако большинство товаропроизводителей расценивают такую политику как необоснованное проявление дискриминации и нарушения их прав [2, с. 32]. Вместе с тем необходимо отметить, что за последние 8–10 лет у товаропроизводителей значительно повысился интерес к взаимному сотрудничеству с продуктами розничными сетями. Особенность торговой отрасли является то, что розничные сети имеют контакт с конечными покупателями. Это является гарантией того, что производители продукции обеспечивают себе стабильный сбыт и удовлетворение потребностей конечных потребителей в нужном объеме продукцией нужного качества. Что касается потребителя, то для него является важным развитие предприятий розничной торговли с разнообразными форматами, с качественным и комфортным обслуживанием и с применением современных торговых технологий.

В-третьих, основная задача ритейлера — это не только получение запланированного размера прибыли в пределах одного магазина, но и гарантия того, что он продаст большой объем товара в рамках определенного товарного наименования или ассортиментной позиции. Это является основным фактором, влияющим на эффективность взаимодействия сетевого ритейлера и товаропроизводителя. Поэтому ритейлеры не обязательно заинтересованы в расширении ассортиментных позиций в целом по сети.

В-четвертых, стремление товаропроизводителя поставить наибольший ассортимент своих товаров в торговых сетях в наиболее выгодных местах объясняется тем фактом, что поставщик стремится не дать возможность конкуренту разместить там свой товар. Поэтому производитель заинтересован не столько в увеличении объемов продаж своего товара, сколько в присутствии самого товара в сети магазинов. Такая ситуация позволяет поддержать благоприятный имидж, создать особый статус и эффективно продвигать продукцию до потребителя. Такая ситуация является основой противоречий между торговой сетью и произво-

дителями. Конкуренент-производитель подобной продукции, у которого более эффективный потенциал реализации может занять более выгодное место продажи в торговой площади магазина.

Сетевой ритейлер на своих торговых площадях размещает ту продукцию, которая пользуется спросом, выбирая несколько наиболее продаваемых позиций у какого-либо поставщика. Все остальные торговые места занимают конкуренты. Такой подход позволяет ритейлеру получить гарантированную прибыль, кроме того, все расходы, связанные с процессом продаж тех или иных ассортиментных позиций, автоматически переходят на производителя. Поэтому в условиях роста конкуренции поставщиков, ритейлер выдвигает более жесткие требования к производителям, по поводу платы за ассортимент [7].

В-пятых, в последнее время появились новые потребительские тренды в области продовольственного рынка, относительно здорового питания, снижения лишнего веса, веганства, здорового образа жизни и т.д. В этой связи производители стремятся реализовать через торговые сети новинки в области прогрессивного диетологического или спортивного питания, а также экологически чистые товары или товары, выращенные на фермерских хозяйствах. Представители торговых сетей, осознавая всю перспективность такого ассортимента, тем не менее, не уверены на 100 %, что товары подобного ассортимента будут пользоваться высоким спросом и обладают достаточным уровнем конкурентоспособности.

Реализация такого ассортимента сопряжена, как правило, со значительными затратами, связанными с рекламой и продвижением. Поэтому представители сетевого ритейла требуют с поставщиков дополнительные платежи с целью минимизировать свой риск. Эти платежи ритейлеры рассматривают как гарант уверенности поставщика данного ассортимента в достаточно высоком уровне спроса на новинку. По статистике около 65 % всех продовольственных инноваций и инноваций на рынке общественного питания оказываются неуспешными. Поэтому оплата, взимаемая ритейлером с поставщика за место в торговом зале, должна рассматриваться как адекватная реакция рынка на новинку в сфере продовольствия, а не как дискриминационная мера по отношению к производителю.

В-шестых, еще одной проблемой являются настойчивые требования со стороны представителей государственной власти и союза предпринимателей обеспечить российским представителям малого бизнеса в сфере сельскохозяйственного производства гарантированный доступ в торговые сети. Если рассмотреть опыт работы известных торговых сетей, то станет ясно, что эффективность их деятельности во многом зависит от стабильности поставок продуктов в точные сроки, в нужном объеме и нужного стандартизованного качества. Кроме того, современный торговый менеджмент требует от товаропроизводителей четкого соблюдения договорных обязательств, предусматривающих гарантированность исполнения условий транспортировки, хранения и упаковки. Мелкие сельхозпроизводители не всегда способны в полной мере соблюдать такие условия. Поэтому, торговые сети по своим технологическим возможностям и основному ассортименту не всегда могут эффективно работать с представителями малого бизнеса и предпочитают крупных поставщиков [7].

Все это доказывает необходимость развития розничных торговых сетей в России преимущественно за счет отечественного ритейла, что имеет особенное значение в новых условиях торговли и развития отечественного производителя. Последнее возможно только при развитии российских предприятий и организаций розничной торговли как гарантов возможности обеспечения продовольственной безопасности.

Список использованной литературы

1. Долгов С.И. Влияние вспышки нового коронавируса на международную торговлю / С.И. Долгов, Ю.А. Савинов // Российский внешнеэкономический вестник. — 2020. — № 2. — С. 8–17.
2. Кириллова Т.В. Инновационные способы развития сетевых торговых предприятий / Т.В. Кириллова // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2017. — № 3 (21). — С. 29–34.
3. Никулина Т.А. Понятие, признаки и классификация розничных торговых сетей / Т.А. Никулина // Маркетинг в России и за рубежом. — 2019. — № 5. — С. 14–20.
4. Федотов А.Н. Современное состояние и развитие торгового ритейла и его влияние на потребительский рынок региона / А.Н. Федотов // Baikal Research Journal. — 2020. — Т. 11, № 2. — DOI: 10.17150/2411-6262.2016.7(4).12.
5. Федотов А.Н. Особенности организации маркетинга сетевого продуктового ритейла в условиях новых торговых форматов / А.Н. Федотов // Baikal Research Journal. — 2021. — Т. 12, № 1. — DOI: 10.17150/2411-6262.2021.12(1).10.
6. Холмовский С.Г. Развитие российского рынка фулфилмент услуг как следствие роста интернет торговли / С.Г. Холмовский // Baikal Research Journal. — 2020. — Т. 11, № 1. — DOI: 10.17150/2411-6262.2020.11(1).7.
7. Щепина С.В. Современные направления ассортиментной политики региональных розничных сетей на рынке продовольственных товаров / С.В. Щепина // Baikal Research Journal. — 2020. — Т. 11, № 2. — DOI: 10.17150/2411-6262.2016.7(4).12.

Информация об авторах

Федотов Андрей Николаевич — кандидат экономических наук, доцент, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: fedotov_an@rambler.ru.

Образцов Евгений Александрович — магистрант, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: 23.19.96@bk.ru.

Authors

Fedotov Andrey Nikolaevich — PhD in Economics, Associate Professor, Chair of International Relations and Customs, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: fedotov_an@rambler.ru.

Obraztsov Evgeny Aleksandrovich — Master's student, Chair of management and service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: 23.19.96@bk.ru.