

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАПАСАМИ
В ТОРГОВЫХ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ
КОМПАНИЯХ В УСЛОВИЯХ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В статье рассмотрена сущность производственных и товарных запасов, представлены основные составляющие такого бизнес-процесса, как управление запасами, показано значение производственных и товарных запасов для компаний — участниц оптового товарооборота, на примере строительства рассмотрены основные виды затрат и потерь, связанных как с наличием, так и с отсутствием производственных запасов, проанализировано возможное влияние реализации ряда целей, изложенных в Транспортной стратегии Российской Федерации, на процессы движения материальных потоков и обозначены проблемы и перспективы управления запасами, обусловленные этим влиянием.

Ключевые слова: производственные запасы, товарные запасы, оптовые компании, управление запасами, транспортные коридоры, транспортно-логистические центры.

**N.G. Novikova,
S.V. Shchepina**

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF INVENTORY MANAGEMENT
IN TRADING, MANUFACTURING AND CONSTRUCTION COMPANIES
IN THE CONTEXT OF IMPLEMENTING THE TRANSPORT STRATEGY
OF THE RUSSIAN FEDERATION**

The article considers the essence of industrial and commodity stocks, presents the main components of such a business process as «inventory management», shows the importance of industrial and commodity stocks for companies participating in the wholesale trade, on the example of construction, the main types of costs and losses associated with both the presence and absence of inventories are considered, the possible impact of the implementation of a number of goals set out in the Transport Strategy of the Russian Federation on the processes of movement of material flows is considered and the problems and prospects for inventory management caused by this influence are identified.

Keywords: industrial stocks, commodity stocks, wholesale companies, inventory management, transport corridors, transport and logistics centers.

Главными участниками и организаторами движения ассортиментных потоков по транспортным коридорам и потребителями услуг транспортно-

логистических центров, развитие которых предусмотрено Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года (далее — Транспортная стратегия РФ), являются производственные, торговые и строительные компании — это основные представители рынка B2B, на долю которых приходится максимальный объем товарооборота. Именно они осуществляют оптовые закупки и продажи продукции и товаров, приобретенных для производственной, торговой деятельности, а также строительно-монтажных работ (СМР).

Оптовый товарооборот РФ в 2022 г., по данным Росстата, превысил 100 трлн р.¹ Он примерно в 2,5 раза выше оборота розничной торговли. К числу участников оптового товарооборота относятся компании, основным видом деятельности которых является оптовая торговля, в том числе оптово-розничные торговые сети, а также производственные и строительные компании, которые самостоятельно (не через торговые дома) занимаются закупками и продажами. При этом на долю оптовиков-торговцев приходится порядка 80 % оптового товарооборота. Остальные участники сферы обращения организуют закупки и продажи самостоятельно, отвлекая свои ресурсы, зачастую непроизводительно, на эти цели, поэтому считается, что развитая оптовая торговля в стране свидетельствует о зрелости рынка.

Общеизвестным является то, что успешное развитие промышленного производства, которое сегодня является одним из важнейших приоритетов для Российской экономики, в том числе и по программам импортозамещения, возможно только при наличии развитой сферы обращения товаров. Она не только обеспечивает саму возможность производственного цикла, но и влияет на качество, цены закупаемых и реализуемых товаров и продукции, а также конкурентоспособность российских производственных, строительных и торговых компаний в целом.

Рассмотрим влияние трансформационных процессов в экономике, к числу которых мы относим развитие транспортных коридоров, строительство транспортно-логистических центров федерального и регионального значения, диджитализацию, предусмотренных Транспортной стратегией, а также как это отразится на таком важнейшем бизнес-процессе компаний, участвующих в оптовом товарообороте как управление запасами.

Под управлением запасами будем понимать совокупность процессов их нормирования, контроля и регулирования.

Запасы представляют собой важнейший объект управления для тех участников оптовой торговли, которые используют в своей работе складские комплексы и логистические центры. Это подавляющее количество участников оптового товарооборота. Небольшая часть оптового оборота проходит транзитом, без образования товарных запасов. При этом организации промышленности и строительства, как правило, содержат производственные запасы.

¹ Росстат — Информационно-аналитические материалы, срочные публикации и комментарии. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/opttorg/comments>.

Экономическая сущность как товарных, так и производственных запасов двойственна и внутренне противоречива. С одной стороны, они совершенно необходимы для обеспечения бесперебойности производства и торговли в силу пространственной и временной разобщенности процессов производства и потребления материальных ресурсов. С другой стороны, запасы являются капиталом, лежащим праздно. Их наличие, как и отсутствие, связано с целым рядом затрат и потерь. Эти затраты и потери весьма значительны и серьезно влияют на качество товаров, оптовые и розничные цены. Размеры затрат и потерь, связанных с запасами, по мнению экспертов, могут достигать от 20 до 50 % их стоимости [2–6]. Для примера рассмотрим основные затраты и потери, связанные с отсутствием запасов в строительстве (табл.).

Затраты и потери, связанные с производственными запасами в строительстве

| Затраты и потери, связанные с наличием запасов | Затраты и потери, связанные с отсутствием запасов |
|--|--|
| Оборотные средства, вложенные в запасы | Затраты на срочный дозакуп материальных ресурсов |
| Проценты за кредит | Применение не предусмотренных технологией типоразмеров, влекущее за собой удорожание или снижение качества СМР или все вместе |
| Эксплуатационные затраты склада, в том числе затраты на охрану | Простой оборудования и рабочих, оплата сверхурочных работ |
| Заработная плата работников складов | Нарушение графика СМР. Нарушение срока ввода строительного объекта и связанные с этим штрафы |
| Потери от иммобилизации финансовых средств, вложенных в запасы | Дополнительные затраты на переделку брака |
| Потери от материальной иммобилизации запасов | Снижение лояльности целевых потребителей |
| Потери от моральной иммобилизации товарных запасов | Сокращение количества целевых потребителей вследствие репутационных потерь, а вместе с ними снижение объема продаж строительной продукции в долгосрочной перспективе |

Структуру запаса, будь то производственный или товарный запас, с определенной долей условности разделяют на три части, каждая из которых имеет собственное назначение.

Текущая часть предназначена для компенсации несовпадения плановых интервалов и объемов поставки с плановыми интервалами и объемами расхода.

Страховая часть предназначена для компенсации отклонений фактических интервалов и объемов поставки и расхода (спроса) от их запланированных значений. То есть страховой запас нужен тогда, когда исчерпан текущий запас. Размер страхового запаса зависит от степени колеблемости фактических параметров поставки и спроса от их плановых/нормативных значений, которая, в

свою очередь, в определенной мере зависит от надежности работы транспортных коридоров и транспортно-логистических центров.

Подготовительная часть запаса формируется для компенсации периода на качественную, количественную приемку, подготовку материальных ресурсов к производственному расходу или к продаже в случае товарных запасов.

Сумма страхового и подготовительного запаса образуют так называемую неснижаемую часть запасов.

Если мы обратимся к Транспортной стратегии, то увидим, что одной из главных ее долгосрочных целей является увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий, которое, в свою очередь, возможно на основе развития транспортно-логистических центров. Реализация этой цели позволит увеличить не только объемы мультимодальных перевозок, но и применение таких логистических технологий, как кросс-докинг, пик-бай-лайн.

Говоря о проблемах управления запасами, следует отметить «кадровый голод». Несмотря на диджитализацию стратегические вопросы управления запасами могут решать только профессионалы, способные рассчитывать объективно-необходимые размеры товарных и производственных запасов с учетом основных нормообразующих параметров и осознающие, что норма запаса должна изменяться по мере изменения условий поставки и расхода.

В то же время реализация целей обозначенных в Транспортной стратегии будет способствовать сокращению интервалов поставок, а также несовпадений параметров поставки и спроса, повышению уровня надежности поставок, уровня сохранения качества продукции и товаров в процессе движения ассортиментных потоков, положительно отразится на скорости оборота товарных ресурсов, позволит работать с меньшими производственными и товарными запасами при более высоком уровне надежности снабжения и более высоком коэффициенте устойчивости ассортимента в торговле. В конечном итоге это будет способствовать повышению качества производимой и реализуемой продукции и товаров в той мере, в какой это зависит от качества снабжения; снижению цен и росту конкурентоспособности отечественной продукции товаров, а вместе с ними конкурентоспособности российских промышленных и торговых компаний.

Список использованной литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 27 нояб. 2021 г. № 3363-р // СПС «КонсультантПлюс».

2. Бауэрсокс, Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауэрсокс, Д. Д. Клосс. — Москва : Олимп-Бизнес, 2005. — 640 с.

3. Дыбская, В.В. Логистика : учебник / В.В. Дыбская и др. — Москва : ЭКСМО, 2014. — 944 с. — (Полный курс МВА).

4. Парфенов, В.А. Логистические императивы формирования омниканальной модели оптовой торговли / В.А. Парфенов, В.В. Ткач // Известия

Санкт-Петербургского государственного экономического университета. — 2020. — № 2 (122). — С. 116–121.

5. Стерлигова, А.Н. Управление запасами в цепях поставок : учебник / А.Н. Стерлигова. — Москва : Инфра-М, 2022. — 430 с.

6. Управление запасами в цепях поставок : учеб. и практикум для вузов. В 2 ч. Ч. 1 / В.С. Лукинский [и др.] ; под общ. ред. В.С. Лукинского. — Москва : Юрайт, 2023. — 329 с. — (Высшее образование). — URL: <https://urait.ru/bcode/512111> (дата обращения: 30.03.2023).

Информация об авторах

Новикова Надежда Григорьевна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: novikovang@bgu.ru.

Щепина Светлана Владиславовна — старший преподаватель, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: SchepinaSV@bgu.ru.

Authors

Novikova Nadezhda Grigorievna — Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: novikovang@bgu.ru.

Shchepina Svetlana Vladislavovna — Senior Lecturer, Department of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: SchepinaSV@bgu.ru.