

УДК 339.5.012

UDC 339.5.012

08.00.00 Экономические науки

Economic sciences

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ УПРАВЛЕНИЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫМИ ТОВАРНО-  
ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПОТОКАМИ**

**THEORETICAL ASPECT OF INTERNATIONAL  
COMMODITY & LOGISTIC FLOW  
MANAGEMENT**

Ишханов Александр Владимирович  
д.э.н., профессор, профессор кафедры мировой  
экономики и менеджмента  
РИНЦ SPIN-код: 2581-9991

Ishkhanov Aleksandr Vladimirovich  
Doctor of Economic Sciences, professor of the Chair  
of World Economy and Management  
RSCI SPIN-code: 2581-9991

Георгиева Александра Владимировна  
магистрант  
*Кубанский государственный университет, Россия,  
350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149*

Georgieva Alexandra Vladimirovna  
undergraduate student  
*Kuban State University, Krasnodar, Russia*

Причинами трансформация логистических систем международных торговых компаний в настоящее время становятся процессы интеграции национальных экономик в мировое хозяйство, способствующие расширению торговых компаний за счет освоения иностранных рынков сбыта. В связи с этим особую актуальность приобретают новые теоретические разработки в области управления товарными потоками в международном масштабе. В статье анализируются трактовки ученых различных экономических школ самого понятия «товарного потока», исследуются теоретические подходы к построению систем управления товародвижением на уровне международных компаний. Особое внимание уделено оценке рисков, изменяющихся в процессе выхода торговых компаний на международный уровень. Определяется роль международных канальных посредников в логистической системе товародвижения. Исследуются наиболее часто используемые методы управления рисками крупных торговых компаний. Авторы приходят к выводу, что при выходе на международные рынки торговые компании часто не могут разработать эффективную систему управления рисками из-за недостатка информации, сложности адаптации к новым условиям ведения бизнеса. Многие аспекты международного товародвижения требуют дополнительного изучения с целью повышения эффективности управления товарно-логистическими потоками предприятий сетевой торговли

The reasons for the transformation of logistics systems of international trading companies are becoming the processes of integration of national economies into the world economy now, which contribute to the expansion of trading companies at the expense of the foreign markets development. In this regard, especially updated become theoretical developments in the field of commodity flows on an international caliber. The article analyzes the interpretations of scholars of various economic scientists of the concept of "commodity flow" explores theoretical approaches for building goods distribution management at the level of international companies. Particular attention is paid to the risks assessment in the process of changing the output of trading companies at the international level. The role of the international net brokers is determining in the logistic system of goods distribution. The front most methods of risk management of major trade companies are highly investigating. The authors conclude that in entering the international markets trading companies are often unable to develop an effective risk management system due to lack of information, difficulty adapting to the new business environment. Many aspects of international goods distribution require further study with the aim of improving the efficiency of inventory management and logistics network trade flows of businesses

Ключевые слова: ТОВАРНЫЙ ПОТОК, УПРАВЛЕНИЕ ТОВАРОДВИЖЕНИЕМ, ЛОГИСТИКА, УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТОРГОВЫЕ КОМПАНИИ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ, ТОВАРНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК

Keywords: COMMODITY FLOW, GOODS DISTRIBUTION MANAGEMENT, LOGISTICS, RISK MANAGEMENT, INTERNATIONAL TRADE COMPANIES, LOGISTIC INNOVATIONS, COMMODITY & LOGISTIC FLOW

Глобализация мировой экономики предопределяет формирование и расширение международных торговых компаний, что способствует преоб-

разованию логистических систем. Трансформация систем товародвижения торговых сетей обусловлена динамичным расширением торговли, ростом торговых компаний, непрерывным изменением внешних условий, обострением конкуренции, как на внутренних, так и на внешних рынках. В связи с этим особенно актуально расширение теоретической базы, необходимое для совершенствования системы управления цепями поставок. Исследованию данной проблемы посвящены работы многих российских ученых-экономистов. При этом позиции представителей разных направлений существенно различаются.

Например, нет единой формулировки самого понятия «товарный поток». Так, О.В. Майборода рассматривает товар как конечный продукт, готовый к продаже или обмену. При этом сырье, материалы и другие предметы труда автор относит к группе экономических ресурсов или просто запасов. Соответственно, под товарным потоком понимается направленное посредством управленческих решений перемещение конечных продуктов производства [11].

Более подробно определение товарного потока комментируется в работе Б.С. Есенькина и М.Д. Крыловой. Авторы считают, что при прохождении логистического цикла материальный поток видоизменяется. В процессе закупок поток «состоит из исходного сырья и материалов», на стадии производства преобразуется в незавершенную продукцию, а на выходе из производственной сферы трансформируется в готовый (конечный) продукт. Далее, после перераспределения из сферы производства в сферу потребления, материальный поток может считаться товарным. Таким образом, согласно позиции авторов, товарный поток определяется как поток предметов, готовых к употреблению, на стадии доведения до конечного потребителя [4].

С.Е. Китаев, исследуя природу товародвижения на примере аграрного сектора экономики, пришел к выводу, что под товарным потоком следу-

ет понимать «совокупность продукции при перемещении от одного хозяйствующего субъекта к другим по пути от рынка закупок к рынкам сбыта в процессе применения к ней логистических операций (транспортировки, хранения и распределения)» [8].

Авторы этой статьи полагают, что наиболее точное определение товарного потока представлено в исследовании Л.А. Лебедевой. Ученый исходит из того, что товар, по сути, является продуктом труда, предназначенным не для внутреннего использования, а для продажи или обмена. Соответственно, товарный поток – это поток ценностей (материальных и нематериальных), купленных, проданных и предназначенных для последующей продажи. Перемещение материалов внутри одной компании, не сопровождающееся процессами купли-продажи, и соответствующие материальные потоки нельзя считать товарными. При этом перемещение тех же материалов или сырья между предприятиями или физическими лицами, сопровождающееся сменой собственника, приводит к образованию товарного потока [9].

Изменения управления логистическими системами предопределяет появление новых подходов к данному процессу в рамках исследований представителей различных экономических школ. Так, О.Д. Проценко под системой управления товародвижением понимает единую интегрированную, ориентируемую на покупателя «функцию планирования, формирования, управления и оптимизации внутри- и внефирменных материальных и информационных (связанных с материальными) потоков». При этом целью формирования целостной системы управления является достижение оптимума в сети формирования добавленной стоимости. Система охватывает всю цепь (от начального источника сырья, включая процессы производства и ориентируясь непосредственно на потребителя) [13].

Согласно выводам О.А. Маркитантова, трансформация отношений в системе управления товародвижением обусловлена реструктуризацией

инфраструктуры розничной торговли, которая в результате экспансивного роста становится наиболее значимым элементом системы снабжения товарами потребительского рынка. Основные факторы, определяющие наиболее существенные изменения в управлении товародвижением, автор разделяет на три категории [10]:

- факторы интеграции производства с торговыми компаниями (оптимизация бизнес-процессов, являющихся частью работы с торговыми предприятиями; необходимость непрерывного совершенствования организационной структуры компании и процессов производства; оптимизация структуры затрат (по всей цепи), а также производственной себестоимости);

- факторы обострения конкуренции между производителями (тенденции выравнивания цен на сырье и некоторые виды производственной продукции в мировом масштабе; увеличение издержек сбыта готовой продукции через предприятия розничной торговли; распространение на рынке продуктов высоких технологий; расширение и постоянное обновление ассортимента товаров);

- факторы вытеснения оптового торгового звена розничными предприятиями (доминирование предприятий розничной торговли в рыночном пространстве; активизация процессов интеграции производителей с розничными торговыми сетями; возможность воздействовать на спрос конечного потребителя благодаря близости рынков сбыта; повышение потенциала экстенсивного роста).

По мнению О.А. Маркитантова, выявленные тенденции предоставляют возможность проведения оценки раскрытых закономерностей специфики развития розничных торговых компаний как фактора трансформации системы товародвижения на потребительском рынке [10].

Согласно позиции А.М. Гаджинского, по обозначенным целям и решаемым задачам, связанным с удовлетворением спроса конечного потре-

бителя, логистика и маркетинг представляют неделимый процесс. Автор обосновывает, что быстрое удовлетворение выявленного маркетингом спроса возможно только при использовании логистических методов. Таким образом, объединение под общим управлением маркетингового и логистического подходов создает синергетический эффект при организации цепи поставок [3].

В настоящее время особую актуальность приобретает теоретический аспект применения к системе управления товародвижением логистических инноваций. Согласно определению, данному Т.И. Бухтияровой и Е.В. Федоровой, методологическая основа инноваций в логистике базируется на постановке цели, формировании основных принципов и предполагаемых организационных изменений, а также разработке методов и определения показателей оценки внедрения инноваций [1].

Интересна позиция Э.В. Пасюнина, определяющая комплекс организационных мер для успешного внедрения логистических инноваций в систему управления товародвижением [12]:

- инициатива на всех уровнях при поддержке со стороны высшего руководства;
- определенные ориентиры и установленные показатели цели в системе управления товародвижением;
- управление проектом группой согласно бизнес-плану;
- формирование представления о ходе процессов у каждого участника цепи;
- наличие необходимого ресурсного потенциала;
- эффективные коммуникации между участниками цепи по целям;
- причастность заинтересованных лиц к процессу изменений;
- возможность изменения ментальной модели в соответствии с планом цепочки поставок;
- установление правил управления конфликтами;

- адаптация общей системы стимулирования и мотивации участников логистического процесса;
- создание условий, необходимых для совершенствования логистического процесса.

В условиях усиливающейся интеграции национальных экономик, способствующей формированию и ускоренному расширению глобальных торговых сетей, в системе управления товародвижением становятся особенно значимыми новые подходы к рискам логистики, изменяющимся в процессе расширения и выхода компаний за пределы государственных границ.

Согласно выводам О.Н. Воронковой, риски международного бизнеса усугубляются «системной многоуровневой неопределенностью», которая обусловлена «трудно поддающейся прогнозированию» нестабильностью экономических процессов в национальных и мировой экономиках; сложностью урегулирования споров с иностранными партнерами при нарушении договорных обязательств; дополнительными сложностями сбыта товаров в условиях «расширенных временных и пространственных рамок»; неоднозначными последствиями научно-технического прогресса для мирохозяйственных связей; непредсказуемостью социальных, экономических, природных и технологических процессов; ограниченностью и трудностью получения информации об иностранных контрагентах; столкновением интересов в условиях интернационализации деятельности отдельных компаний; отсутствием комплексного подхода к построению системы по управлению рисками при выходе компаний на международные рынки [2].

В.В. Черкасов выделяет пять групп логистических рисков международного товародвижения. К первой группе относятся риски, связанные с договорным процессом (страновые, макроэкономические, маркетинговые, юридические, криминальные, риски, связанные с надежностью партнера).

Вторая группа объединяет риски, связанные с условиями контракта (с товаром, его качеством, ценой, упаковкой, условиями поставки, финансовыми условиями; риски форс-мажорных обстоятельств, разрыва контракта, арбитража). В третью группу входят риски, относящиеся к этапу сделки (сертификации, таможенного оформления, инвестиционные, коммерческие, производственные и транспортные). Четвертая группа включает риски территориального положения (возникающие на внутреннем рынке, на границе, за рубежом). К пятой группе относятся риски, классифицируемые в зависимости от возможности воздействия на них (управляемые фирмой, косвенно управляемые и неуправляемые) [14].

При выходе компании на международный уровень одной из наиболее сложных задач становится управление внешними рисками, не зависящими от фирмы. Поэтому наиболее распространенным способом минимизации рисков является передача некоторых функций международным канальным посредникам: транспортным и транспортно-экспедиторским фирмам; специализированным компаниям, осуществляющим управление экспортно-импортными операциями; брокерам и торговым агентам; внешнеторговым предприятиям и представительствам; банкам, обслуживающим расчеты в международных сделках [5].

В настоящее время международные канальные посредники играют важную роль в логистической системе товародвижения, так как дают возможность избежать дополнительных потерь, связанных с освоением зарубежных рынков сбыта.

Крупные международные компании обычно предпочитают самостоятельно разрабатывать схемы по нейтрализации рисков посредством применения современного инструментария логистики и новейших технологий риск-менеджмента. При этом наиболее часто используются следующие методы минимизации возможных потерь:

1. Использование различных расчетных и кредитных инструментов (аккредитивов, банковских гарантий и т.д.), сводящих к минимуму риски неплатежей за произведенные поставки или неполучения оплаченных товаров;

2. Прогнозирование рыночной конъюнктуры на основе анализа цен, спроса, предложения и своевременная разработка плана мероприятий с целью избежать возможных потерь и убытков;

3. Уклонение от риска (уход с внешнего рынка, а в некоторых случаях и из отрасли);

4. Распределение риска в процессе подготовки плана между участниками сделки;

5. Страхование (кредитов, залоговых операций, биржевых сделок, рисков от потери прибыли в результате сбоя в процессе производства, от материальных потерь, от невыполнения договорных обязательств по поставке и реализации и т.д.)

6. Хеджирование посредством применения фьючерсных, форвардных контрактов и опционов.

Достижение наибольшего эффекта возможно при применении в рамках одной компании различных методов управления рисками. Конечно, перечисленные способы не гарантируют абсолютную защиту от всевозможных рисков, но могут значительно снизить как вероятность наступления страхового случая, так и сумму убытков [7].

При выходе на международные рынки компании часто не могут выработать эффективную систему управления рисками. Ошибки совершаются из-за недостатка информации, сложности адаптации логистической системы предприятий к новым условиям, неспособности применения на практике теоретических разработок [6]. Следует учитывать, что многие аспекты международного товародвижения требуют дополнительного изучения. Основным недостатком существующих исследований в данной области

ти является то, что они подробно представляют формализацию структуры системы товародвижения, но не всегда могут использоваться менеджерами международных торговых фирм для моделирования процессов в логистике компаний. В связи с этим необходима разработка комплексной модели управления товарно-логистическими потоками международных торговых предприятий.

### Литература

1. Бухтиярова Т.И. Логистическое управление цепями поставок розничных торговых предприятий / Т.И. Бухтиярова, Е.В. Федорова // Материалы конференции «Управление производством. Учет, анализ, финансы, Лондон, 20-27 октября 2013 г. С. 138-143.
2. Воронкова О.Н. Внешнеэкономическая деятельность: организация и управление: учеб. / О.Н. Воронкова, Е.П. Пузакова. 2008. – М.: Экономистъ.– 624 с.
3. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для высших учебных заведений / А.М. Гаджинский. 2012. – М.: «Дашков и К». – 484 с.
4. Есенькин Б.С. Логистика в книжном деле: учебник / Б.С. Есенькин, М.Д. Крылова. 2002. – М.: Изд-во МГУП. – 335 с.
5. Ишханов А.В. Конкурентоспособность аграрно-промышленного комплекса через призму национальной продовольственной безопасности / А.В. Ишханов, Е.Ф. Линкевич, Д.Е. Кононов // Экономический анализ: теория и практика. 2011. – № 39. – С. 2-11.
6. Ишханов А.В. Инфляционные процессы в новой России / А.В. Ишханов, Е.Ф. Линкевич // Финансы и кредит. 2009. – № 4 (340). – С. 42-49.
7. Ишханов А.В. Анализ национальных политик конкурентной девальвации в условиях кризиса мировой валютной системы / А.В. Ишханов, Е.Ф. Линкевич // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2011. № 26. С. 2-11.
8. Китаев С.Е. Товарные потоки в аграрном секторе экономики / С.Е. Китаев // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2012. – №12. – С.37-41.
9. Лебедева Л.А. Организационно-экономический аспект управления товарными потоками в системе потребительской кооперации: автореферат дисс. Кандидата экономических наук: 08.00.05 / Л.А. Лебедева. – Белгород, 2012. – 24 с.
10. Маркитантов О.А. Развитие розничных торговых сетей как фактор трансформации логистической системы товародвижения региона (на примере Ростовской области): автореферат дисс. Кандидата экономических наук: 08.00.05 / О.А. Маркитантов. – Иркутск, 2012. – 27 с.
11. Майборода О. В. Актуальные вопросы сущности товарных потоков промышленного предприятия / О. В. Майборода // БИЗНЕС ИНФОРМ. 2012 г. – №.4. – С. 169-172.
12. Пасюнин, Э. В. Управление цепью поставок нефтепродуктов на основе логистики : дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / Э.В. Пасюнин. – Самара, 2007. – 179 с.
13. Проценко О.Д. Логистика управления цепями поставок – взгляд в будущее: макроэкономический аспект / О.Д. Проценко, И.О. Проценко. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2012. – 192 с.

14. Черкасов В.В. Деловой риск в предпринимательской деятельности / В.В. Черкасов. – Киев: Либра, 2009. – 160 с.

## References

1. 1. Buhtjarova T.I. Logisticheskoe upravlenie cepjami postavok roznichnyh torgo-vyh predpriyatij / T.I. Buhtjarova, E.V. Fedorova // *Materialy konferencii «Upravlenie proizvodstvom. Uchet, analiz, finansy, London, 20-27 oktjabrja 2013 g.* S. 138-143.
2. 2. Voronkova O.N. Vneshnejekonomicheskaja dejatel'nost': organizacija i upravlenie: ucheb. / O.N. Voronkova, E.P. Puzakova. 2008. – M.: Jekonomist#.– 624 s.
3. 3. Gadzhinskij A.M. Logistika: uchebnik dlja vysshih uchebnyh zavedenij / A.M. Gadzhinskij. 2012. – M.: «Dashkov i K». – 484 s.
4. 4. Esen'kin B.S. Logistika v knizhnom dele: uchebnik / B.S. Esen'kin, M.D. Krylova. 2002. – M.: Izd-vo MGUP. – 335 s.
5. 5. Ishhanov A.V. Konkurentosposobnost' agrarno-promyshlennogo kompleksa che-rez prizmu nacional'noj prodovol'stvennoj bezopasnosti / A.V. Ishhanov, E.F. Linkevich, D.E. Kononov // *Jekonomicheskij analiz: teorija i praktika.* 2011. – № 39. – S. 2 11.
6. 6. Ishhanov A.V. Infljacionnye processy v novoj Rossii / A.V. Ishhanov, E.F. Linkevich // *Finansy i kredit.* 2009. – № 4 (340). – S. 42-49.
7. 7. Ishhanov A.V. Analiz nacional'nyh politik konkurentnoj deval'vacii v uslovijah krizisa mirovoj valjutnoj sistemy / A.V. Ishhanov, E.F. Linkevich // *Finanso-vaja analitika: problemy i reshenija.* 2011. № 26. S. 2-11.
8. 8. Kitaev S.E. Tovarnye potoki v agrarnom sektore jekonomiki / S.E. Kitaev // *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta.* 2012. – №12. – S.37-41.
9. 9. Lebedeva L.A. Organizacionno-jekonomicheskij aspekt upravlenija tovarnymi potokami v sisteme potrebitel'skoj kooperacii: avtoreferat diss. Kandidata jekonomicheskikh nauk: 08.00.05 / L.A. Lebedeva. □ Belgorod, 2012. □ 24 s.
10. 10. Markitantov O.A. Razvitie roznichnyh torgovyh setej kak faktor transformacii logisticheskoi sistemy tovarodvizhenija regiona (na primere Rostovskoj oblasti): avtoreferat diss. Kandidata jekonomicheskikh nauk: 08.00.05 / O.A. Markitantov. – Irkutsk, 2012. – 27 s.
11. 11. Majboroda O. V. Aktual'nye voprosy sushhnosti tovarnyh potokov promyshlennogo predpriyatija / O. V. Majboroda // *BIZNES INFORM.* 2012 g. – №.4. – S. 169-172.
12. 12. Pasjunin, Je. V. Upravlenie cep'ju postavok nefteproduktov na osnove logistiki : dis. kand. jekon. nauk: 08.00.05 / Je.V. Pasjunin. – Samara, 2007. – 179 s.
13. 13. Procenko O.D. Logistika upravlenija cepjami postavok – vzgljad v budushhee: makrojekonomicheskij aspekt / O.D. Procenko, I.O. Procenko. – M.: Izdatel'skij dom «Delo» RANHiGS, 2012. – 192 s.
14. 14. Cherkasov V.V. Delovoj risk v predprinimatel'skoj dejatel'nosti / V.V. Cherkasov. – Kiev: Libra, 2009. – 160 s.