РАЗДЕЛ 1. УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

DOI: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2022.78.2.001

А. У. Альбеков, Т. В. Пархоменко

УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТОЛЕРАНТНОСТИ

Аннотация

В статье определены характеристики развития современной логистики в условиях торгово-экономических ограничений и санкций, представлены альтернативные варианты, механизмы параллельного импорта, предложенные Правительством РФ, раскрыты специфические причины обоснования проявления свойств интолерантности в управлении цепями поставок для Российской Федерации.

Ключевые слова

Логистика, интолерантность, санкции, контрсанкции.

A. U. Albekov, T. V. Parkhomenko

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT IN CONTEXT OF INTERNATIONAL ECONOMIC INTOLERANCE

Annotation

Article defines the characteristics of development of modern logistics in conditions of trade and economic restrictions and sanctions, presents alternatives, mechanisms of parallel imports proposed by Government of Russian Federation, specific reasons in favor of justifying the manifestation of intolerance properties in supply chain management for Russian Federation are disclosed.

Keywords

Logistics, intolerance, sanctions, counter-sanctions.

Введение

В новой реальности управление цепями поставок в России и за ее пределами стало сложносоставной задачей с многоаспектными постоянно меняющимися переменными. Логистические схемы, условия поставок, траектории движения транспорта и возможности международных платежных систем, применяемые на протяжении последних нескольких лет, в одночасье стали не актуальны. В 2022 г. рынок трансграничной торговли в России практически остановился.

Несколько волн экономических санкций 2022 г. трансформировали логистику в нашей стране, определив необходимость поиска новых, своевременных и эффективных решений по управлению цепями поставок в условиях международной экономической интолерантности.

Результаты

В этот сложный для каждого из нас период действия Правительства и каждого гражданина направлены на защиту национальных интересов, границ, социально-экономических систем, образа жизни, взглядов, личностных и культурных особенностей и поиск альтернативных вариантов международной интолерантности.

Существование в режиме параллельной реальности, в условиях международного сотрудничества, по сути навязываемых нашему государству на протяжении десятилетий, наконец, прекратилось, и российский хозяйственный комплекс в сложившихся многоаспектных

условиях располагает беспрецедентными возможностями занять новые лидирующие позиции на мировой арене.

Несомненно, ведущая роль в данном процессе всецело принадлежит логистике и управлению цепями поставок, обеспечивающими перемещение товаров и услуг, произведенных отечественными производителями. Драйвером развития цепей поставок в России выступает сама экономическая интолерантность как катализатор станционных ограничениях.

Обсуждение

Альтернативные варианты, механизмы параллельного импорта, предложенные Правительством РФ, позволяют ввозить товары, попавшие под ограничительные санкции. «Набирает популярность комбинированная доставка через порты Дальнего Востока, а логистические операторы каждый день разрабатывают новые цепи поставок через дружественные страны. Большинство логистических маршрутов, ранее задействованных на европейском направлении, на данный момент либо полностью не функционируют, либо находятся в состоянии деформации» [5].

Логистика как одна из составных частей конечной стоимости товара, пережив диффузию трансформации и преобразовав механизмы управления цепями поставок, на данном этапе должна обеспечить ведущие позиции российским производителям, обеспечить лидерство на мировой арене.

В пользу обоснования проявления свойств интолерантности в управлении цепями поставок для Российской Федерации можно причислить ряд причин:

– «частые недружеские высказывания, которые мы постоянно слышим, дают нам четкое понимание того, что нужно искать новые маршруты, рынки и страны» [7];

– удорожание перевозок как общая тенденция последних лет, где сыграли роль пандемия, локдаун, дефицит контейнеров, резкий скачок стоимости металла, ГСМ и многие другие причины;

– европейские производители отказались отгружать товары российским компаниям и загружать российские грузовики (иногда даже дружественные государства проявляют себя неоднозначно, так, недавно в Казахстане встали российские фуры);

– «увеличилось количество досмотров на пограничных переходах и очередей на границах. Прохождение границы стало достигать до 7 дней. Российские водители начали отказываться ехать в недружественные России страны» [7] (дополнительные проблемы создают людские потоки, связанные с уклонением от мобилизации, иммиграцией);

– пятый пакет санкций, утвержденный 8 апреля 2022 г., коснулся логистики, в результате чего корабли под российским флагом не могут заходить в европейские порты (за редким исключением);

– российским и белорусским автоперевозчикам запрещена перевозка коммерческих грузов по территории ЕС, в т. ч. транзитом, блокированы воздушные, водные и иные транспортные пути.

«Стремительное распространение COVID-19 на планете нанесло существенный удар по всем аспектам жизнедеятельности, изменив мир навсегда. Но сущностные характеристики, принесшие временную дестабилизацию, могут нести и определенное количество возможностей, которые скрыты под образовавшейся в начале года паникой, проявлениями социальной нестабильности и многими другими негативными последствиями. Фактически в мировой социально-экономической системе кризисы происходят с интервалом 5–10 лет, что подтверждает исследовательскую позицию в пользу того, что в 2020 г., возможно, будет зафиксирована очередная всемирная рецессия, согласно логистическому форсайтингу она как бы встроится в событийную закономерность XXI века. Логистика как интегрированное планирование, организация и управление потоковыми процессами в современных научно-прикладных реалиях выступает основным катализатором изменений, происходящих в социально-экономических системах. Моделирование сетевой структуры цепей поставок и конфигурации логистических сетей в новых реалиях, ответ на вызовы пандемии в рамках противостояния разрушению привычных схем

жизнедеятельности, производства и распределения продукции также лежат в поле деятельности логистики» [4].

Сам процесс перестройки российской логистики, инициированный введением торговых ограничений и санкций, может стать не скорым, но логистические маршруты успешно перестраиваются на Азию, СНГ и внутренние перевозки. В качестве альтернативы доставки грузов перспективным направлением является железнодорожное сообщение через Китай. Из-за санкций приходится переходить из реального сектора логистических операций в онлайн-сектор, обосновывая рост электронной коммерции, развитие складских фондов и логистики последнего звена. После усиления санкций российское общество в одночасье оказалось обеспокоено образованием дефицита продовольственных товаров, но отечественный хозяйственный комплекс выдержал все угрозы, переодически возникающие на протяжении нескольких лет. С 2014 г. нашей стране удалось существенно развить программы импортозамещения именно в отношении сельского хозяйства, продукция которого представлена в изобилии, обеспечивая не только внутренние нужды, но и передавая излишки по дружественным ныне направлениям. Например, в Ростовской области в этом году собран рекордный урожай — 70 ц с гектара, что почти на 10 % выше обычных показателей.

Турбулентность миновала, российское общество не ощутило дефицита продовольствия, жизнедеятельность граждан полностью обеспечена социально-экономическими гарантиями.

«Изначально деформировав стандартные логистические активности и изменив траектории движения потоков в устоявшихся форматах, пандемия внесла изменения в большинстве направлений деятельности логистических компаний. В рамках изменившихся условий были заморожены крупные логистические проекты, сократились объемы грузоперевозок с Европой и Азией, но при этом рынок в целом и логистика как ключевой элемент, обладающий высокой как коммерческой, так и социальной значимостью, достаточно быстро привыкли к произошедшим в одночасье переменам, демонстрируя свойства адаптивности, гибридности и рационализации. В российской логистической системе обеспечения онлайн-продаж существенно набирают обороты новые категории, например продукты питания, детские и бытовые товары, мебель. Временная турбулентность логистики осталась в прошлом вместе с активной фазой кризиса социально-экономических систем. Обеспечивая бесперебойность поставок, большинство логистических компаний, провайдеров, функционирующих на разных отраслевых и территориальных рынках, смогли адаптироваться к изменившимся условиям, оперативно реагируя на перемены внешней среды, определить и использовать возможные точки роста» [4].

Если продолжить обнуление поставок российского газа в отопительный сезон (осень-зима-лето 2022–2023 гг.), Евросоюз недополучит по общим экспертным оценкам 16 млрд кубометров газа, и энергетический кризис, уже сегодня бушующий на европейской территории, неминуем, что означает частичную остановку производственных фондов (а это рабочие места, те же социальные гарантии и угроза возникновения социально-экономического дисбаланса), отключение электричества и отопления, то есть существенное ухудшение коммунально-бытовых условий граждан. Рецепт выживания Европы этой зимой заключается в сокращении потребления (что рекомендовано Международным энергетическим агентством МЭА, то есть Америкой) или пересмотре существующих санкционных ограничений, нахождении компромисса с российскими поставщиками энергоресурсов. В Европе бастуют граждане, отопительный сезон уже начался, но тепла нет даже в некоторых школьных и дошкольных учреждениях.

Выводы

На данный момент международные логистические коридоры, схемы и комбинации перевозок скорректировались, уже реализуются анонсированные «Правительством РФ меры по обеспечению увеличения грузопотока, модернизации

погранпереходов и расширению транспортной инфраструктуры» [6]. Альтернативными маршрутами российских провайдеров являются в основном Азия, Казахстан, Турция и Грузия.

Таким образом, организовать логистические маршруты, цепи поставок в рамках мирового рынка можно по сути более эффективно, чем прежде, и интолерантность как явление цивилизованного отстаивания своих интересов становится своевременным решением для обеспечения экономической и территориальной безопасности страны.

Библиографический список

1. *Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В.* Детерминанты устойчивого роста логистических систем в условиях пандемии // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы междунар. науч.-практ. конф. XVI Южно-Российский логистический форум. – Ростов-на-Дону, 2020. — С. 11–15.

2. *Альбеков, А. У., Халын, В. Г.* Диалектика логистики в сфере услуг и цифровизация процессов распределения в условиях пандемии // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы междунар. науч.-практ. конф. XVI Южно-Российский логистический форум. — Ростов-на-Дону, 2020. — С. 15–20.

3. *Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В., Полуботко, А. А.* Логистическое развитие зеленой энергетики в экономике России // Вестник РГЭУ (РИНХ). — 2019. — № 2 (66). — С. 12–18.

4. *Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В.* Перспективные направления развития логистических систем в условиях пандемии COVID-19 // Вестник ЮРГТУ (НПИ). Серия: Социально-экономические науки. — 2021. — № 1. — Т. 14. — С. 114–121.

5. *Зубаков, Г. В.* Цифровая трансформация транспортно-логистических процессов // Логистика и управление цепями поставок. — 2020. — № 1. — С. 35–38.

6. Логистика под санкциями. — URL: https://logistic.sk.ru.

7. Спецоперация, санкции и логистика: как обстоят дела с грузоперевозками из Европы к концу мая 2022 г. — URL: https://vc.ru/trade/430873...

8. *Бондаренко, В. А., Гузенко, Н. В.* Актуализация бенчмаркинга грузовых операторов на рынке железнодорожных перевозок в России // Маркетинг в России и за рубежом. — 2013. — № 5. — С. 58–67.

Bibliographic list

1. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V.* Determinants of sustainable growth of logistics systems in pandemic // Logistics vs COVID-19: implications, risks, new growth opportunities : proceedings of International scient.-pract. conf. XVI South-Russian Logistics Forum. — Rostov-on-Don, 2020. — P. 11–15.

2. *Albekov, A. U., Khalin, V. G.* Dialectics of logistics in services and digitalization of distribution processes in a pandemic // Logistics vs COVID-19: consequences, risks, new growth opportunities : materials of international scient.-pract. conf. XVI South-Russian Logistics Forum. — Rostov-on-Don, 2020. — P. 15–20.

3. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V., Polubotko, A. A.* Logistics development of green energy in economy of Russia // Vestnik of RSUE (RINH). — 2019. — № 2 (66). — P. 12–18.

4. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V.* Prospective directions of logistic systems development in conditions of COVID-19 pandemic // Bulletin of South-Russian State Technical University (NPI). Series: Socio-Economic Sciences. — 2021. — № 1. — Vol. 14. — P. 114–121.

5. *Zubakov, G. V.* Digital transformation of transport and logistics processes // Logistics and supply chain management. — 2020. — № 1. — P. 35–38.

6. Logistics under sanctions. — URL: https://logistic.sk.ru.

7. Special operation, sanctions and logistics: how cargo shipments from Europe by the end of May 2022. — URL: https://vc.ru/trade/430873...

8. *Bondarenko, V. A., Guzenko, N. V.* Actualization of benchmarking of freight operators in market of railway transportation in Russia // Marketing in Russia and abroad. — 2013. — № 5. — P. 58–67.