

УДК 338.47

Н. М. Сергеева

Курский государственный медицинский университет, Курск,
e-mail: sergeevamedical@yandex.ru

Е. В. Репринцева

Курский государственный медицинский университет, Курск,
e-mail: elena.reprin@yandex.ru

А. А. Алехина

Курский государственный университет, Курск, e-mail: molz@yandex.ru

Е. В. Малышева

Курская государственная сельскохозяйственная академия имени И.И. Иванова, Курск,
e-mail: maleshevae1981@mail.ru

ИЗМЕНЕНИЯ В СТРУКТУРЕ ТОВАРООБОРОТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, логистика, импорт, экспорт, грузооборот, пандемия, коронавирусная инфекция, продукция сельского хозяйства.

В статье рассматриваются ключевые аспекты функционирования и развития транспортной инфраструктуры и логистических цепочек поставок. Актуальность данного исследования обусловлена значимостью данных вопросов в аспекте обеспечения национальной и экономической безопасности государства, социально-экономического развития, эффективного функционирования хозяйствующих субъектов, их финансово-хозяйственной деятельности. Целью исследования является оценка динамики развития транспортной инфраструктуры и логистических цепочек поставок в Российской Федерации в контексте влияния пандемии коронавирусной инфекции. Пандемия коронавирусной инфекции в 2020 году привела к ряду негативных изменений на макроуровне: снижение деловой и инвестиционной активности, изменение конъюнктуры рынка труда, темпов роста денежных доходов населения, импорта и экспорта, обвал цен на нефть. Под серьезным давлением оказались также транспортная инфраструктура, логистические цепочки: по большинству анализируемых категорий показателей грузооборота, объема погрузки основных видов отмечается или замедление темпов роста, или отрицательная динамика. Для достижения поставленных целей и задач исследования авторами рассмотрена динамика показателей объема продукции сельского хозяйства, экспорта и импорта, грузооборота по видам транспорта, объема погрузки основных видов товаров, индекса тарифов на грузовые перевозки в транспортном комплексе и инфляции в экономике за 2016-2020 годы. Авторами выявлена положительная динамика развития в агропромышленном комплексе: за 2016-2020 годы объем продукции сельского хозяйства увеличился на 26,53%, а объем погрузки зерна и продуктов перемолота на 25,4%. Продукция агропромышленного комплекса Российской Федерации пользуется большим спросом на мировом рынке продовольствия и занимает одно из ключевых мест в структуре экспорта. Государство оказывает существенную поддержку данной отрасли экономики: реализация государственных программ позволяет также минимизировать издержки и затраты, связанные транспортировкой сельскохозяйственной и продовольственной продукции.

N. M. Sergeeva

Kursk state medical university, Kursk, e-mail: sergeevamedical@yandex.ru

E. V. Reprintseva

Kursk state medical university, Kursk, e-mail: elena.reprin@yandex.ru

A. A. Alyokhina

Kursk, state university, Kursk, e-mail: molz@yandex.ru

E. V. Malysheva

Kursk state agricultural academy named after I.I. Ivanov, Kursk, e-mail: maleshevae1981@mail.ru

CHANGES IN THE STRUCTURE OF TRADE TURNOVER OF THE RUSSIAN FEDERATION

Keywords: transport infrastructure, logistics, import, export, cargo turnover, pandemic, coronavirus infection, agricultural products.

This article discusses the key aspects of the functioning and development of transport infrastructure and logistics supply chains. The relevance of this study is due to the importance of these issues in terms of ensuring the national and economic security of the state, socio-economic development, effective functioning of economic entities, their financial and economic activities. The purpose of this study is to assess the dynamics of the development of transport infrastructure and logistics supply chains in the Russian Federation in the context of the impact of the coronavirus pandemic. The coronavirus pandemic in 2020 led to a number of negative changes at the macro level: a decline in business and investment activity, changes in labor market conditions, growth rates of monetary incomes of the population, imports and exports, a collapse in oil prices. Transport infrastructure and logistics chains were also under serious pressure: for most of the analyzed categories of cargo turnover indicators, the volume of loading of the main types, either a slowdown in growth rates or negative dynamics is noted. In order to achieve the goals and objectives of the study, the authors considered the dynamics of indicators of the volume of agricultural products, exports and imports, cargo turnover by means of transport, the volume of loading of the main types of goods, the index of tariffs for freight transportation in the transport complex and inflation in the economy for 2016-2020. The authors revealed positive dynamics of development in the agro-industrial complex: in 2016-2020, the volume of agricultural products increased by 26.53%, and the volume of loading of grain and milling products by 25.4%. The products of the agro-industrial complex of the Russian Federation are in great demand on the world food market and occupy one of the key places in the export structure. The state provides substantial support to this sector of the economy: the implementation of state programs also allows minimizing the costs and expenses associated with the transportation of agricultural and food products.

Введение

Вопросы функционирования транспортной инфраструктуры и логистических цепочек в экономике являются актуальными в аспекте обеспечения социально-экономического развития государства. Цепи поставок товаров, продукции, сырья и материалов должны рассматриваться как единый процесс. Как отмечают исследователи, ключевой функцией логистики является обеспечение и формирование материально-технического обеспечения клиентов с обеспечением поставки в нужное время, место с минимизацией возможных затрат [1, с.196]. Логистическая цепь поставок включает в себя множество составляющих элементов, связанных между собой материальным потоком, комплексом управленческих подходов, системы менеджмента и интеграцию производителей, поставщиков, продавцов и посредников. Российская экономика характеризуется высоким уровнем развития отрасли сельского хозяйства, обеспечивающего достаточный уровень продовольственной, экономической и национальной безопасности [2, с.96].

Ключевыми направлениями логистики в сфере сельского хозяйства являются обеспечение удобрениями, ресурсное обеспечение производителей продукции [3, с.4]. Государственное регулирование составляет основу функционирования сферы сельского хозяйства, продукция которого занимает большую долю в структуре импорта.

Цель исследования – провести оценку состояния и характера развития агропромышленного комплекса Российской Федерации

в аспекте функционирования логистических цепочек и транспортной инфраструктуры.

Материалы и методы исследования

Данное исследование основывается на использовании информационно-аналитических и экономико-статистических материалов, показателей Федеральной службы государственной статистики, министерств сельского хозяйства, экономического развития Российской Федерации, результатов работ ученых и исследователей в данной сфере. Рассматривается динамика показателей объема продукции сельского хозяйства, экспорта и импорта, показателей грузооборота по видам транспорта, объема погрузки основных видов товаров за 2016-2020 годы. Авторами применяются такие методы как горизонтальный, вертикальный анализы, обобщение научной практики, индукция, дедукция.

Результаты исследования и их обсуждение

Функционирование агропромышленного комплекса протекает в условиях влияния ряда факторов внешнего и внутреннего характера, к их числу можно отнести природно-климатические условия, состояние материально-технической базы, уровень развития инфраструктуры и логистических цепочек, конъюнктура рынка труда. Исследователи отмечают, что в последнее время на данную сферу в меньшей степени оказывают влияния последствий финансовых кризисов и иного рода изменений на макроэкономическом уровне [4, с.90].



Рис. 1. Динамика объема продукции сельского хозяйства в Российской Федерации за 2016-2020 гг., млрд руб.
Источник: составлено авторами по данным [5]

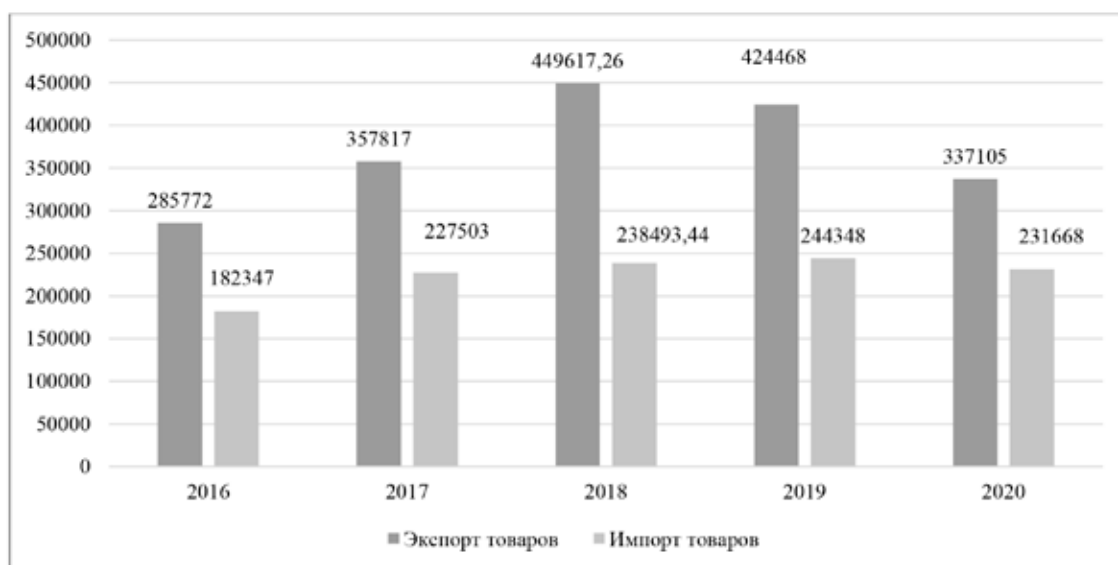


Рис. 2. Динамика показателей объемов экспорта и импорта в Российской Федерации за 2016-2020 гг., млн долларов
Источник: составлено авторами по данным [5]

Ключевым количественным показателем, отражающим результаты функционирования агропромышленного комплекса, является объем продукции сельского хозяйства. На рисунке 1 отражена динамика объема продукции сельского хозяйства в Российской Федерации за 2016-2020 годы.

В целом, за рассматриваемый промежуток времени в Российской Федерации отмечается увеличение объема продукции сельского хозяйства на 26,53%, что является положительной тенденцией в данном аспекте. В Российской Федерации реализуется проект «Экспорт продукции АПК», в рамках которого реализуется поддержка российских организаций в части затрат, понесенных за транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции [6, с.22]. Такого рода меры позволяют

оказать существенную поддержку в аспекте цепочек логистических поставок в агропромышленном комплексе.

Российская экономика обладает большим потенциалом агропромышленного комплекса, в том числе и в аспекте экспорта продукции, став крупнейшим поставщиком зерна на мировом рынке продовольствия [7, с.293]. На рисунке 2 отражена сравнительная динамика объемов экспорта и импорта в Российской Федерации за 2016-2020 годы:

В рассматриваемый период времени общие объемы экспорта и импорта товаров в Российской Федерации в целом увеличились на 17,96 и 27,05 процентов соответственно. В 2020 году экспорт продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья составил 119,1% в сравнении

с 2019 годом, при этом наибольший прирост в структуре экспорта продовольственных товаров занимают семена подсолнечника: прирост в 2020 году относительно 2019 года составил 91,8% [5].

В аспекте изучения и анализа вопросов логистики и транспортной инфраструктуры одним из ключевых показателей выступает динамика объема грузооборота. Динамика показателей грузооборота по видам транспорта в Российской Федерации за 2016-2020 годы отражена в таблице 1.

В целом, в изучаемый промежуток времени отмечается снижение объемов грузооборота практически по всем видам категорий транспорта, что во многом обусловлено последствиями пандемии коронавирусной инфекции, характером и масштабами введенных ограничений, снижения деловой и инвестиционной активностей хозяйствующих субъектов.

Для более детального анализа функционирования транспортной инфраструктуры и логистических цепочек необходимо также рассмотреть динамику показателей объема погрузки основных видов товаров в экономике, что позволит оценить происходящие изменения по видам и сферам экономиче-

ской деятельности. В таблице 2 представлена динамика показателей объема погрузки основных видов товаров в Российской Федерации за 2016-2020 годы.

В 2016-2020 годах в Российской Федерации также отмечается снижение объемов погрузки основных видов товаров по большинству рассматриваемых категорий. Наиболее положительная динамика наблюдается по погрузке зерна и продуктов перемола (+25,4%), строительные грузы (+6,09%). Такого рода динамику также можно обусловить последствиями введенных ограничений во время пандемии коронавирусной инфекции в 2020 году.

В аспекте анализа экономических составляющих функционирования транспортной инфраструктуры и логистических цепочек в Российской Федерации видится целесообразным является рассмотреть динамику индекса тарифов на грузовые перевозки, что позволит оценить изменение стоимости комплектующих, топлива и изменения объемов других видов затрат. На рисунке 3 отражена сравнительная динамика индекса тарифов на грузовые перевозки в транспортном комплексе и инфляции в экономике за 2016-2020 годы.

Таблица 1

Динамика показателей грузооборота по видам транспорта в Российской Федерации за 2016-2020 гг.

Показатель	Год					Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г., %	2020г. к 2016г., %
1. Грузооборот по видам транспорта, млрд тонно-километров							
1.Транспорт – всего	5 198	5 488	5 635	5 678	5 401	-4,88	3,91
2.Железнодорожный	2 344	2 493	2598	2602	2545	-2,19	8,58
3.Автомобильный	248	255	259	275	272	-1,09	9,68
4.Трубопроводный	2 489	2 615	2668	2686	2470	-8,04	-0,76
5. Морской	43	50	37	41	43	4,88	0,00
6. Внутренний водный	67	67	66	66	64	-3,03	-4,48
7. Воздушный	6,6	7,9	7,8	7,4	7,1	-4,05	7,58
2. Структура грузооборота по видам транспорта, %							
1.Транспорт – всего	100	100	100	100	100	0,00	0,00
2. Железнодорожный	45,09	45,43	46,10	45,83	47,12	2,83	4,49
3. Автомобильный	4,77	4,65	4,60	4,84	5,04	3,98	5,56
4.Трубопроводный	47,88	47,65	47,35	47,31	45,73	-3,33	-4,49
5. Морской	0,83	0,91	0,66	0,72	0,80	10,26	-3,76
6. Внутренний водный	1,29	1,22	1,17	1,16	1,18	1,94	-8,07
7. Воздушный	0,13	0,14	0,14	0,13	0,13	0,87	3,53

Источник: составлено авторами по данным [5].

Таблица 2

Динамика показателей объема погрузки основных видов товаров в Российской Федерации за 2016-2020 гг., тысяч тонн

Показатель	Год						Изменение	
	2016	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2019г., %	2020г. к 2016г., %	
Грузы – всего, тысяч тонн	1 226 951,1	1 266 482,1	1 291 504,7	1 279 419,6	1 244 626,9	-2,72	1,44	
из них:								
каменный уголь	331 124,7	361 539,0	374 891,9	371 999,7	353 255,1	-5,04	6,68	
кокс	11 711,4	11 162,9	11 252,0	10 762,7	11 192,9	4,00	-4,43	
нефть и нефтепродукты	236 180,8	235 733,8	236 642,1	232 047,6	208 874,5	-9,99	-11,56	
руда железная и марганцевая	109 537,0	110 472,1	116 776,9	120 232,3	119 693,2	-0,45	9,27	
руды цветных металлов и серное сырье	21 081,1	20 224,3	19 658,0	19 567,5	19 948,8	1,95	-5,37	
черные металлы	71 013,8	72 967,9	78 110,7	73 763,4	66 415,6	-9,96	-6,48	
лом черных металлов	15 028,4	15 744,5	15 960,5	14 724,5	14 333,5	-2,66	-4,62	
химические и минеральные удобрения	53 471,5	57 084,6	59 192,5	60 486,4	62 733,4	3,71	17,32	
строительные грузы	141 339,2	133 139,9	124 034,0	124 185,2	131 749,6	6,09	-6,78	
цемент	26 657,1	26 824,3	25 077,8	26 250,5	25 069,8	-4,50	-5,95	
лесные грузы	42 220,9	43 271,4	45 694,0	41 975,1	40 689,5	-3,06	-3,63	
зерно и продукты перемола	21 611,9	24 746,0	29 719,2	24 123,9	30 251,9	25,40	39,98	
комбикорма	998,5	993,5	928,7	931,7	908,1	-2,53	-9,05	
импортные грузы	8 418,5	9 778,4	9 751,3	11 613,4	11 796,9	1,58	40,13	
рыба	361,3	332,7	276,2	204,3	189,9	-7,05	-47,44	
прочие грузы	136 195,0	142 466,8	143 538,9	146 551,4	147 524,1	0,66	8,32	

Источник: составлено авторами по данным [5].

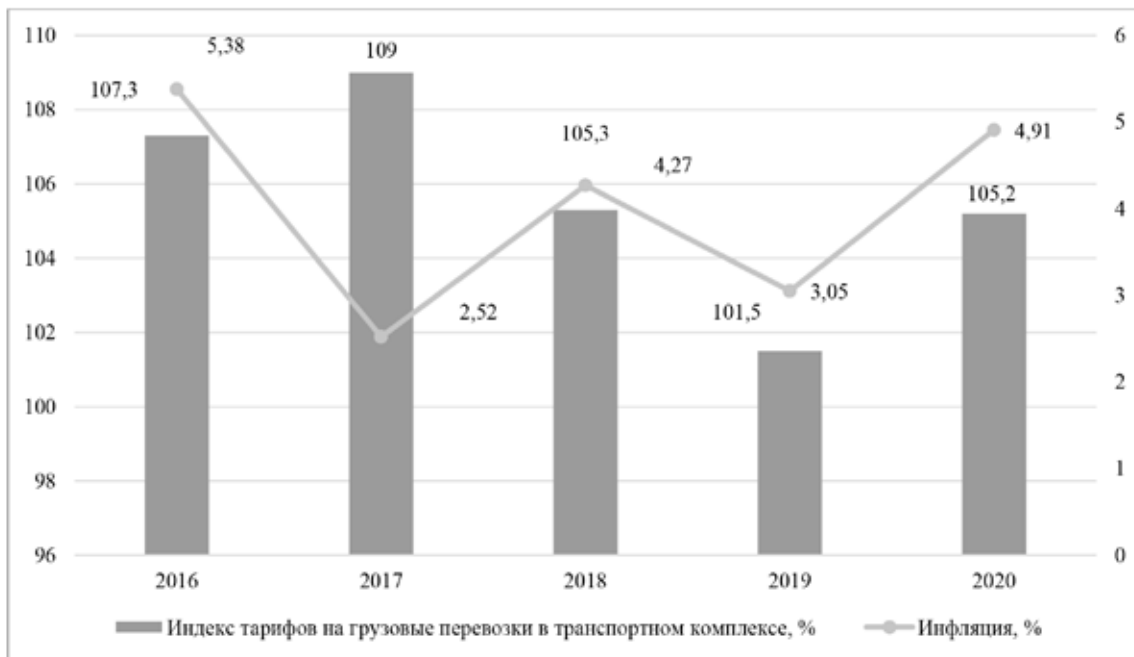


Рис. 3. Сравнительная динамика индекса тарифов на грузовые перевозки в транспортном комплексе и инфляции в экономике за 2016-2020 гг., %
 Источник: составлено авторами по данным [5]

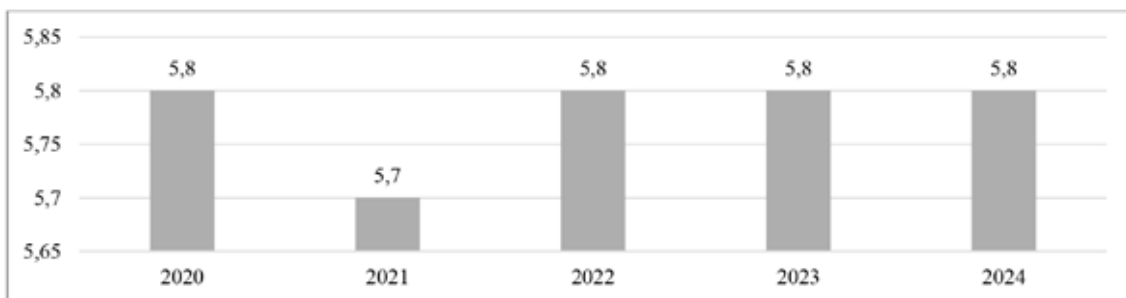


Рис. 4. Динамика доли транспортировки и хранения в общем объеме компонентов производства ВВП Российской Федерации за 2020-2024 гг., %
 Источник: составлено авторами по данным [9, с. 24]

За рассматриваемый промежуток времени отмечается неравномерная динамика индекса тарифов на грузовые перевозки, которая не всегда обусловлена уровнем инфляции в экономике. В современных условиях стимулирующим фактором развития транспортной инфраструктуры является увеличение сегмента онлайн-торговли. В 2020 году под влиянием коронавирусной инфекции объем интернет-торговли значительно вырос, что можно охарактеризовать как новый тренд в развитии транспортной инфраструктуры и логистики в целом. По оценкам Data

Insight объем рынка электронной торговли в Российской Федерации в 2020 году составил 2,5 триллионов рублей [8].

Вопросы развития транспортного комплекса и инфраструктуры занимают одно из ключевых мест в аспекте социально-экономического развития. Именно транспортный комплекс рассматривается в качестве одного из драйверов экономического роста российской экономики на период до 2024 года, согласно представленным прогнозам и оценкам [9, с.23]. На рисунке 4 отражена динамика доли транспортировки

и хранения в общем объеме компонентов производства ВВП Российской Федерации за 2020-2024 годы:

В целом, согласно прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации до 2024 года ожидается сохранение доли сферы транспортировки и хранения в структуре ВВП на уровне 5,8%.

Заключение

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры и логистических цепочек занимают одно из ключевых мест в аспекте обеспечения экономической и национальной безопасности Российской Федерации. На данные процессы оказывает влияние большое число факторов внешнего и внутреннего характера. Пандемия коронавирусной инфекции в 2020 году привела не только к замедлению темпов роста большинства анализируемых категорий показателей грузооборота, экспорта,

объема погрузки основных видов, но и их отрицательной динамике. Такого рода изменения, на наш взгляд, носят временный, а не системный характер, поскольку серьезных структурных изменений пандемия коронавирусной инфекции не внесла на макроуровне. С другой стороны, отмечается резкий рост объемов онлайн-торговли, что дало новый импульс в развитии транспортного комплекса и логистических цепочек поставок товаров. Согласно прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации до 2024 года ожидается сохранение доли сферы транспортировки и хранения в структуре ВВП на уровне 5,8%. Наиболее положительные изменения отмечаются также в агропромышленном комплексе, продукция и сырье которого пользуется большим спросом на мировом рынке продовольствия: только за 2016-2020 годы объем продукции сельского хозяйства увеличился на 26,53%.

Библиографический список

1. Концевич Г.Е. Маркетинговые стратегии в логистике // Вестник ПНИПУ. Социально-экономические науки. 2019. № 3. С. 194-207.
2. Пацала С.В., Горошко Н.В. Сельское хозяйство России: глобальные позиции, структурные пропорции и тенденции развития // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. 2021. Т. 6. № 1. С. 96–108. DOI: 10.21603/2500-3372-2021-6-1-96-108.
3. Носов А.Л. Логистика в агропромышленном комплексе // Концепт. 2016. № 11 (ноябрь). URL: <http://e-koncept.ru/2016/16253.htm> (дата обращения: 15.12.2022).
4. Матушевская Е.А., Очередникова О.С. Диагностика состояния и тенденции развития сельского хозяйства Российской Федерации: региональный аспект // Вестник Марийского государственного университета. Серия «Сельскохозяйственные науки. Экономические науки». 2019. № 1 (17). С. 89-98.
5. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 15.12.2022).
6. Итоговый доклад о результатах деятельности Минсельхоза России за 2021 год / Официальный сайт Министерства сельского хозяйства Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://mcx.gov.ru/upload/iblock/aed/aed85b58433e872aa1848ad211ced148.pdf> (дата обращения: 15.12.2022).
7. Чаплыгина О.Г. Экспорт и импорт российской сельскохозяйственной продукции и продовольствия: современные стороны развития // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2018. № 4. С. 292-300.
8. Data Insight: Логистика для электронной торговли 2020 / Официальный сайт компании New Retail. [Электронный ресурс]. URL: https://new-retail.ru/novosti/retail/data_insight_logistika_dlya_elektronnoy_torgovli_20207618/ (дата обращения: 15.12.2022).
9. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов / Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/d7f5f5dea44bda4c30d42aac04cc1fca/prognoz_socialno_ekonom_razvitiya_rf_2022-2024.pdf (дата обращения: 15.12.2022).