

УДК 164.01

DOI [10.17150/1993-3541.2015.25\(1\).95-102](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2015.25(1).95-102)

В. С. КОЛОДИН

Байкальский государственный университет  
экономики и права,  
г. Иркутск, Российская Федерация

Я. М. БЫСТРИЦКАЯ

Байкальский государственный университет  
экономики и права,  
г. Иркутск, Российская Федерация

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОЙ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ

**Аннотация.** Развитию, стагнации и деградации розничной торговли способствует множество факторов, которые российские и зарубежные ученые классифицировали с помощью PEST-анализа и подразделили на политические, социально-культурные, технологические и экономические. В настоящее время любые коммерческие процессы в той или иной степени взаимодействуют между собой и не обходятся без участия логистики. Как производная и одна из частей экономики, логистика оказывает влияние на жизнедеятельность и функционирование розничных предприятий. В результате структурно-аналитического анализа определена следующая типология логистических факторов: внешние и внутренние; позитивные и негативные; конъюнктурные и стратегические; управляемые и неуправляемые; поэлементные и комплексные; интенсивные и экстенсивные; организационно-экономические и организационно-технологические; структурные и управленческие. В исследовании дается оценка влияния логистических факторов на развитие розничной торговли.

**Ключевые слова.** Розничная торговля; логистические факторы; развитие российской розничной торговли; логистический микс; правило «7R».

**Информация о статье.** Дата поступления 12 декабря 2014 г.; дата принятия к печати 26 декабря 2014 г.; дата онлайн-размещения 27 февраля 2015 г.

V. S. KOLODIN

Baikal State University of Economics and Law,  
Irkutsk, Russian Federation

YA. M. BYSTRITSKAYA

Baikal State University of Economics and Law,  
Irkutsk, Russian Federation

## LOGISTICAL FACTORS INFLUENCING THE RUSSIAN RETAILING DEVELOPMENT

**Abstract.** A number of factors precede development, stagnation and degradation of retailing. Russian and foreign researchers classified the factors by means of PEST-analysis that categorizes them as political, sociocultural, technological and economic ones. Nowadays all business processes are more or less connected with each other and cannot function without logistics. Logistics as a derivative part of economics influences the activity and performance of retail businesses. Proceeding from that, the authors conduct a structural and analytical analysis of the logistical factors and classify them according to the following criteria: external or internal; positive or negative; market-determined or strategic; controllable or uncontrollable; element-wise or complex; intensive or extensive; economic or technological; structural or managerial. The article provides an assessment of the logistical factors influence on retailing development.

**Keywords.** Retailing; logistical factors; Russian retailing development; logistical mix; the Rule of Seven.

**Article info.** Received December 12, 2014; accepted December 26, 2014; available online February 27, 2015.

Сложность определения роли и значения логистики в развитии розничной торговли обусловлена влиянием многих внутренних и внешних факторов. Их состав зависит от ценообразования, особенностей распределения прибыли и структуры финансовых ресурсов торговых предприятий.

Структурно-аналитическую типологию влияющих на развитие розничной торговли факторов можно представить в следующем виде:

- позитивные и негативные;
  - внутренние и внешние;
  - поэлементные и комплексные;
  - конъюнктурные и стратегические;
  - организационно-экономические и организационно-технические;
  - управляемые и неуправляемые;
  - интенсивные и экстенсивные факторы
- [2, с. 203].

Таблица 1

**Типология внешнеэкономических факторов  
логистики**

Фактор	Типология фактора
Ведение ВЭД в области закупок	Внешний, позитивный, поэлементный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Глобализация	Внешний, позитивный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный
Экономический рост	Внешний, позитивный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный
Экономическое падение	Внешний, негативный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный
Международные коридоры поставок	Внешний, позитивный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Качество	Внешний, позитивный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, интенсивный
Политическая обстановка	Внешний, позитивный или негативный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный
Правительственная нестабильность	Внешний, негативный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный

В научной литературе, посвященной теории логистики, отечественные и западные ученые — В. И. Бураков, А. Гаррисон, Р. В. Гок, В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. С. Колодин, М. Р. Линдерс, М. Б. Малецкая, М. Портер, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова, Х. Е. Фирон — выделяют понятие «логистический микс», или правило «7R»: обеспечение наличия нужного продукта в требуемом количестве и заданного качества в нужном месте в установленное время для конкретного потребителя с наилучшими затратами [6, с. 936]. Помимо логистического микса исследуются соответствующие логистические аспекты: снабжение, сбыт, складирование, цепочка товародвижения, транспортировка, управление запасами и другие разделы логистики.

В результате исследований данных разделов с точки зрения структурно-аналитического факторного анализа определены три группы логистических факторов, влияющих на развитие розничной торговли: внешнеэкономические, логистической инфраструктуры и логистических бизнес-процессов.

Внешеэкономические факторы логистики — это ведение внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в области закупок, глобализация, экономический рост или рецессия экономики, международные коридоры поставок, предложение и спрос, качество, политическая обстановка, правительственная нестабильность.

Факторы инфраструктуры включают в себя логистические мощности и комплексы, транспортную инфраструктуру, местоположение и географическую удаленность, дистрибутивную сеть.

К третьей группе факторов относятся логистические бизнес-процессы — затраты, кадры, мотивация, организационная структура, оборотные денежные средства, программное обеспечение, распределительный центр, информация, взаимодействие с контрагентами, производительность складских операций, методы контроля, время.

Для определения воздействия логистических факторов на развитие розничной торговли необходимо более детально рассмотреть, дать характеристику и оценить степень влияния каждого из них.

Группа внешнеэкономических факторов логистики относится к внешним факторам, которые могут оказывать как позитивное, так и негативное комплексное влияние на развитие розничной торговли с организационно-экономической точки зрения и являются неуправляемыми со стороны отдельно взятого предприятия розничной торговли (табл. 1).

Под термином «ведение ВЭД в области закупок» понимается внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности [1]. При формировании потоков в процессе осуществления экспортно-импортных операций существенную роль играет выбор метода их осуществления. Различают два метода: прямой и косвенный. Прямой метод (direct) предполагает установление прямых связей между производителем (поставщиком) и конечным потребителем; поставку товаров непосредственно конечному потребителю и закупку товаров непосредственно у самостоятельного производителя на основе договора купли-продажи. Косвенный метод (indirect) предполагает закупку и продажу товаров через торгово-посредническое звено на основе заключения специального договора (соглашения) с торговым посредником, предусматривающего выполнение последним определенных обязательств в связи с реализацией товара продавцом [4]. Сотрудничество в области закупок и поставок товаров от зарубежных производителей и поставщиков будет способствовать снижению

стоимости товаров за счет исключения посредников и их «накруток» на территории страны. Также возможно снижение стоимости товара за счет отсутствия таможенных брокеров и расходов на оплату их услуг.

Глобализация — это следствие международной экспансии, которая проявляется прежде всего в формировании мирового экономического пространства, создании объединенных товарных, финансовых и других рынков [11, с. 340]. Мы считаем, что глобализация в современном мире неизбежно влияет на развитие экономики любой страны, поэтому рассматриваем влияние данного фактора на анализируемый процесс как положительное.

Фактор экономического роста России, вне всяких сомнений, оказывает положительное влияние на развитие отечественного рынка розничной торговли. Рост экономики положительно отражается на логистике, а применение логистических инструментов — на эффективном функционировании предприятий розничной торговли. Помимо этого, экономический рост влечет за собой инвестиционную привлекательность в области логистической инфраструктуры, а, соответственно, и розничной торговли, которая является одной из самых привлекательных отраслей для инвестирования — такой вывод можно сделать по итогам развития российской розничной торговли за последние пять лет. Ежегодный прирост товарооборота в среднем составлял 11,18 %, данный сектор рынка вырос за 2008–2013 гг. в 1,7 раза<sup>1</sup>, и в настоящее время крупнейшие торговые сети (в частности, «Лента» и группа компаний «Детский мир») активно выходят на международные фондовые рынки.

Как правило, при экономической стабильности государство реализует множество финансовых программ по поддержке малого и среднего предпринимательства, что оказывает благоприятное влияние на стимулирование развития рынка логистики и розничной торговли. Различные финансовые программы, гранты, субсидии, направленные на развитие и поддержку логистических компаний, будут мотивировать собственников на развитие своего бизнеса.

К негативным экономическим факторам можно отнести рецессию экономики, девальвацию рубля, снижение инвестиционной активности. Девальвация негативно сказывается на любом рыночном сегменте, денежные знаки обесцениваются, цены на товары увеличиваются,

как следствие, спрос на товары и логистические услуги падает, темпы развития рынка розничной торговли снижаются. Рецессия экономики страны в целом, безусловно, в первую очередь отражается на розничной торговле как на секторе, наиболее чувствительном даже к небольшим снижениям в темпах роста экономики. С рецессией основных экономических показателей страны показатели розничной торговли также будут снижаться, причем более явно и глубоко, чем в других экономических секторах. Как следствие рецессии экономики следует ожидать снижения инвестиционной активности. Опасения инвесторов понятны: вложение денежных средств в условиях финансовой нестабильности — это неоправданный риск как на рынке логистических услуг, так и в розничной торговле. Транснациональные корпорации сектора розничной торговли не станут заходить в РФ и поглощать крупных федеральных ритейлеров, если не будут видеть привлекательность в потребительском рынке страны, который сможет обеспечить ожидаемую прибыль и доход от таких сделок. Транснациональные корпорации с многолетним опытом работы, логистическими инструментами и определенными деловыми принципами, прежде чем зайти в сегмент рынка розничной торговли, будут просчитывать рентабельность и логистические затраты.

Тенденции глобализации ориентируют национальные транспортные комплексы на углубление и расширение интеграционных сфер, и в условиях структурной перестройки первостепенное значение приобретают расширение и углубление сотрудничества, в частности, в форме организации международных коридоров поставок. Геополитические позиции Российской Федерации во многом оцениваются способностью служить мостом, связывающим Европу и Азию. Потенциальный рост транзитного грузопотока на данном направлении уже сегодня требует системной согласованной работы, направленной на создание условий для опережающего развития инфраструктуры международных транспортных коридоров.

Первый в мире международный транспортный коридор был создан Россией при строительстве и эксплуатации Маньчжурской (после 1917 г. — Китайско-Восточной) железной дороги в 1897 г. Зона коридора составляла по 25 км отчуждения с обеих сторон, в его рамках действовали особые экономические, таможенные и пограничные режимы. В истории мировой экономики система управления международным транспортным коридором Чит — Харбин — Суйфэньхэ — Далянь считается одним из самых

<sup>1</sup> Федеральная служба государственной статистики.  
URL : <http://www.gks.ru/>

успешных коммерческих предприятий. Уровень рентабельности составлял 60–70 % [12, с. 23].

Доступ на экспортные рынки за счет использования международных коридоров поставок позволит предприятиям розничной торговли, которые относятся к предприятиям малого и среднего бизнеса, а именно они наиболее мобильны, гибки и восприимчивы к внешним и внутренним изменениям условий функционирования, быстрее подстроиться под современные транспарентные условия торговли, выйти на зарубежные рынки и импортировать зарубежные товары на более выгодных условиях.

В логистике факторы *предложения и спроса* являются ключевыми. За счет данных факторов определяются основные тенденции рынка розничной торговли, осуществляются все логистические операции: поиск требуемого товара, оценка и выбор поставщика, анализ логистических издержек, определение уровня запасов, физическая доставка, подготовка товара к продаже и реализация товара покупателю.

*Качество* в самом простом смысле относится к способности поставщика обеспечить товары и услуги в соответствии со спецификациями. Качество может относиться также и к тому, удовлетворяет ли используемое изделие требования потребителя, независимо от того, соответствует ли оно спецификации [10, с. 168]. Значительный потенциал качества как конкурентоспособного средства побудил интерес компаний к тому значению, которое может иметь функция качества в организации. С точки зрения снабжения от того, насколько хорошо поставщики выполняют свою функцию, может зависеть собственный успех компании-покупателя в обеспечении качественными товарами и услугами [10, с. 175].

Следующим фактором влияния мы выделяем политический. Любое событие, происходящее в стране и мире, *политическая обстановка* влияет в первую очередь на рынок розничной торговли, при этом не только на внутренний рынок страны, где происходит это событие, но и на весь мир.

*Правительственная нестабильность* влечет за собой нескоординированные действия чиновников на верхних эшелонах власти. Это может вызвать такие негативные последствия, как упадок экономических показателей страны, упущение выгод для государства, дефолт экономики страны. Данные последствия сразу же найдут свое отражение на рынке розничной торговли; темпы роста, покупательная способность граждан могут претерпевать стагнацию или снижаться. Сырьевая зависимость грозит России тем,

что, делая упор на сырьевые ресурсы, страна не развивает должным образом промышленность, другие сферы производства, т. е. реальный сектор экономики. Существование и развитие розничной торговли возможно только при стабильном равномерном развитии промышленности.

Второй группой факторов воздействия на развитие розничной торговли является логистическая инфраструктура. Данная группа относится по типологии к внешним факторам, влияние может быть как положительным, так и негативным, факторы — поэлементные и комплексные, преимущественно конъюнктурные, управляемые со стороны государства, как организационно-экономические, так и организационно-технические (табл. 2).

Таблица 2

**Типология факторов  
логистической инфраструктуры**

Фактор	Типология фактора
Логистическая мощность и логистические комплексы	Внешний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Транспортная инфраструктура	Внешний, позитивный, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, интенсивный
Местоположение и географическая удаленность	Внешний, поэлементный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный. Может быть позитивным и негативным
Дистрибутивная сеть	Внешний, комплексный, конъюнктурный, организационно-экономический, неуправляемый, экстенсивный. Может быть позитивным и негативным

Наличие логистических комплексов, развитой логистической инфраструктуры, включая современные складские комплексы, четко выстроенных хозяйственных связей между всеми участниками рынка — все это определяет состояние *логистической мощности* страны, региона, отдельно взятого предприятия. Современные логистические комплексы существуют отдельно от инфраструктуры, многие построены стихийно, например, без учета транспортной нагрузки, перспектив роста грузопотоков и динамики потребительского спроса [8, с. 11]. При недостаточном уровне эффективности (технологическом или организационном) любого звена логистической инфраструктуры будет снижаться, прежде всего, логистическая мощность.

Развитие транспортной системы РФ или, более широко, *транспортная инфраструктура* оценивается как одно из необходимых условий дальнейшей структурной перестройки экономики, повышения конкурентоспособности оте-



чественных товаров и услуг на мировых рынках и интеграции страны в динамично изменяющуюся систему международных отношений [13, с. 76]. Использование логистики в сфере транспорта предусматривает организацию доставки товаров от поставщика до потребителя в требуемом количестве и в гарантированные сроки, при согласованной работе отправителей, транспортно-экспедиционных организаций и грузополучателей, с целью предотвращения нерационального расходования и потерь материальных, финансовых и трудовых ресурсов [5, с. 39]. Логистическая транспортно-экспедиторская система — это форма организации транспортного процесса, когда во всех его звеньях на основе эффективности использования транспортных средств, перегрузочного и складского оборудования, а также информационных технологий обеспечивается максимально возможная скоростная сохранная доставка груза от грузоотправителя грузополучателю [5, с. 40–41]. Также одной из составляющей транспортной инфраструктуры являются современные автомагистрали, железные дороги, морские и аэропорты, построенные по последнему слову техники, отвечающие всем международным стандартам, обеспечивающие наиболее комфортные, скоростные, мобильные условия для транспортировки грузо- и пассажиропотока.

**Местоположение и географическая удаленность** — логистические факторы, на основе которых строятся все расчеты по доставке грузов. Наряду с физическими характеристиками груза, такими, как вес, тара, класс товаров, расстояние и местоположение играют первоочередную роль. Как показывает российская практика, чем больше расстояние от поставщика до покупателя, тем выше будут логистические затраты, связанные с доставкой товаров.

Развитая **дистрибутивная сеть** позволяет выстроить различные логистические схемы во взаимоотношениях между поставщиком и покупателем. Наличие развитой дистрибуции позволяет предприятиям розничной торговли осуществлять наиболее простой поиск нужных товаров, проводить более качественный анализ предложений, выбирать наилучшие условия работы и надежного поставщика, организовывать на определенные виды товаров тендерные торги по заранее определенным прозрачным правилам с наибольшим количеством участников.

Следующей группой мы определили факторы логистических бизнес-процессов. Это внутренние стратегические управляемые предприятием факторы, которые могут быть поэлементными

и комплексными, организационно-экономическими и организационно-техническими. Влияние данных факторов зависит от эффективного управления предприятием розничной торговли и может сказываться как положительно, так и негативно (табл. 3).

Таблица 3

**Типология факторов  
логистических бизнес-процессов**

Фактор	Типология фактора
Логистические затраты	Внутренний, негативный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Кадры и мотивация	Внутренний, позитивный, поэлементный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Организационная структура	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Оборотные денежные средства	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Распределительный центр	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Потребность и управление запасами, сбытом	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Информация	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Взаимодействие с контрагентами	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Производительность складских операций	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Методы контроля	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный
Фактор времени	Внутренний, позитивный, комплексный, стратегический, организационно-экономический, управляемый, интенсивный

Каждое предприятие желает снизить **логистические затраты** и повысить прибыль. В большинстве случаев для этого сокращают объемы партии поставок и штатные единицы, что является ошибкой. Удастся добиться лишь мнимого эффекта, на самом же деле увеличивается оборачиваемость склада, так как закупка товара осуществляется чаще, потому что партии поставки уменьшены, а покупательский спрос остается на прежнем уровне. В долгосрочной перспективе оказывается, что за счет уменьшения объемов поставки поставщик поднял цену на товары, помимо этого, часть складских мощностей простаивает.

Предприятиям розничной торговли необходимо ориентироваться на сокращение издержек внутри логистической цепочки поставок, применяя современные технологии, например, кросс-докинг. Принципы логистики должны использоваться для оценки эффективности текущих затрат каждого из участников процесса товародвижения, взятого в отдельности, с учетом изменения соответствующих затрат всех участников этого процесса [7, с. 79].

*Профессиональные кадры* в области логистики, маркетинга, менеджмента, а лучше всего, в совокупности всех трех областей способны мыслить на стратегическом уровне, видеть ситуацию компании в целом и решать тактические задачи для реализации стратегии. Профессионально подготовленный персонал вряд ли совершит грубые ошибки при закупке и реализации ассортимента розничного предприятия, в таком коллективе существует единое понимание проблем, определена и выстроена структура взаимоотношений между сотрудниками. Квалифицированные кадры легче мотивировать, а мотивация, как известно, — залог успешного исполнения задач, поставленных руководством. Чем выше мотивация у сотрудника, тем выше его производительность труда.

*Наличие организационной структуры* как инструмента, определяющего вертикаль и горизонталь власти при управлении каким-либо предприятием. Грамотно распределенные по горизонтали и вертикали ветви власти способствуют выстраиванию взаимоотношений между подразделениями предприятия, определяют функциональные области того или иного отдела.

Для отдела логистики четко определенная организационная структура позволяет выстроить оптимальную цепочку товародвижения внутри предприятия розничной торговли, избежать дополнительных затрат, связанных с транспортировкой и хранением, скоординировать действия на всей цепочке товародвижения, включая логистику.

*Наличие оборотных денежных средств* дает возможность провести диверсификацию бизнеса, финансировать новые проекты, совершенствовать собственную технологическую и техническую оснащенность. Очевидно, что каждое подразделение компании должно приносить доход или быть самоокупаемым, и одним из видов диверсифицированного бизнеса на предприятии розничной торговли может стать выделение логистических услуг как обособленного направления деятельности. В организационной структуре предприятия при этом ничего не меняется, но в управленческой структуре появляется еще одно юридическое

лицо, которое осуществляет логистические услуги не только внутри холдинга, но и на стороне, тем самым принося прибыль компании или как минимум покрывая собственные издержки.

*Наличие и систематическое обновление программного обеспечения* особенно актуальны в последние годы, когда бурная компьютеризация расширяет внедрение автоматизированных систем управления (АСУ), и логистическая деятельность теперь уже охватывает не только сферу распределения, но и сферу закупок [9]. АСУ способны упростить решение ряда логистических проблем, осуществить в минимальные сроки сбор и анализ информации о продажах, заказах, рентабельности, наценке и других показателях, а затем на основе полученных данных спрогнозировать ассортимент, товарооборот, партию заказа, отследить товародвижение по всей цепи поставки с момента заказа до реализации.

*Наличие распределительного центра (РЦ)* на предприятиях розничной торговли является несомненным плюсом как с точки зрения логистики, так и в плане конкурентной борьбы. При помощи РЦ решаются проблемы, связанные со складированием сезонных товаров, хранением общего потока товаров, реализацией транзитных поставок, идущих через РЦ, и внедрением системы сквозных поставок.

В эпоху использования современных видов связи (телевидение, Интернет, сотовая связь и т. д.) *своевременное получение информации* о возникших проблемах в работе розничного предприятия минимизирует риски, связанные с потерей прибыли. Обмен информацией через интернет помогает уменьшить время транзакционного цикла, избежать ошибок и дублирования. Интернет-технологии повышают уровень доверия между покупателями и поставщиками, что положительно сказывается на эффективности торговых операций [3, с. 62]. Оперативное получение информации позволяет устранять возникающие трудности в кратчайшие сроки, тем самым повышая уровень сервиса для потребителей.

В процессе развития бизнеса и эволюции логистики и SCM (англ. *supply chain management* — управление цепочками поставок) снабженческая деятельность значительно изменилась, придав значимость *взаимодействию с контрагентами*. Сегодня поставщики обеспечивают предприятиям значительную часть потребительской ценности, создаваемой в цепи поставок, что делает их взаимоотношения более важными, чем когда-либо. В настоящее время компании тратят в среднем примерно 60 % доходов на закупку

необходимых товаров и услуг. Снижение их стоимости на 5 % в конечном счете приводит к повышению рентабельности на 37,5 % [14]. К тому же процесс принятия решения по закупкам становится все сложнее, и времена простого выбора поставщика, предлагающего в своем прайс-листе самые низкие цены, ушли в прошлое. Вопросы стратегического сорсинга прочно внедряются в сферу интересов топ-менеджмента компаний, так как экономия на закупках напрямую влияет на конечные результаты деятельности компании. Фокусируясь на общих затратах, на улучшении количественных или качественных параметров процессов снабжения товарами или услугами, стратегическое управление поставщиками способствует улучшению обслуживания внутренних и внешних потребителей и за счет этого увеличению доходов компании [6, с. 223].

Производительность складских операций влияет на скорость обработки заказов, позволяет сократить затраты времени на нахождение, сбор, комплектацию партии заказа, а также выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Современное складское автоматизированное оборудование (линии сортировки, погрузки и другие) позволяют предприятиям экономить на содержании штата сотрудников, сократить время на обработку заказа и тем самым повысить уровень сервиса и показатель оборачиваемости склада.

Логистические методы контроля используются на предприятиях розничной торговли

повсеместно. Данные методы позволяют определить товары-лидеры; товары, продающиеся в убыток; товары без движения или заблокированные по каким-либо причинам; товары с истекающим сроком годности; товары, запасы которых превышают нормы, и т. д. С помощью логистических методов контроля менеджеры по продажам или снабжению мгновенно среагируют на выявленную проблему и устранят ее.

В процессе управления заказами большое значение имеет *фактор времени*. Длительный срок удовлетворения заказов обуславливает рост запасов не только у потребителей, но и во всех звеньях логистической цепочки. В то же время небольшой срок выполнения заказов может привести к ошибкам при их обработке и реализации [9]. Помимо управления заказами фактор времени влияет на транспортировку груза, на доставку, приемку и хранение товаров. Чем меньше и эффективнее тратится время на все бизнес-процессы товародвижения в логистической цепочке поставки, тем выше будет рентабельность по данному товару и, соответственно, прибыль компании.

Из выделенных авторами трех групп факторов, влияющих на развитие розничной торговли, торговые компании должны обращать особое внимание на управление группой факторов логистических бизнес-процессов, поскольку именно они являются стратегическими при ведении конкурентной борьбы.

#### Список использованной литературы

1. Бураков В. И. Специфика потокового процесса в экспортно-импортных операциях / В. И. Бураков // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (электронный журнал). — 2012. — № 5. — URL : <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=16812>.
2. Бураков В. И. Современные логистические технологии в производственно-коммерческой деятельности : учеб. пособие / В. И. Бураков, В. С. Колодин. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2005. — 216 с.
3. Гаррисон А. Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок : учебник / А. Гаррисон, Р. Ван Гок ; пер. с англ. под ред. К. В. Садченко. — 3-е изд. — М. : Дело и сервис, 2010. — 386 с.
4. Герчикова И. Н. Международное коммерческое дело : учебник / И. Н. Герчикова. — М. : Банки и биржи, 1996. — 501 с.
5. Дмитриев А. В. Проблемы логистизации транспортно-экспедиторской деятельности / А. В. Дмитриев // Логистические технологии в развитии инновационной экономики : материалы междунар. науч.-практ. конф., г. Иркутск, июнь 2013 г. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. — С. 39–41.
6. Дыбская В. В. Логистика / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова ; под ред. В. И. Сергеева. — М. : Эксмо, 2014. — 944 с.
7. Зуева О. Н. Издержки потребления как фактор повышения эффективности текущих затрат участников логистической системы / О. Н. Зуева // Вестник Удмуртского университета. — 2007. — № 2. — С. 79–92.
8. Кайгородцев А. А. Факторы эффективности логистических распределительных центров / А. А. Кайгородцев, А. Н. Рахмангулов // Вестник транспорта Поволжья. — 2013. — № 2 (38). — С. 11–19.
9. Колодин В. С. Направления взаимодействия маркетинговых и логистических технологий в производстве и физическом распределении продукции / В. С. Колодин // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (электронный журнал). — 2011. — № 5. — URL : <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=9702>.
10. Линдерс М. Р. Управление снабжением и запасами. Логистика : пер. с англ. / М. Р. Линдерс, Х. Е. Фирон. — СПб. : ООО «Полиграфуслуги», 2006. — 768 с.

## PROBLEMS OF THEORY AND PRACTICE OF MANAGEMENT

11. Логистика и управление цепями поставок : учебник / под ред. В. В. Щербакова. — М. : Юрайт, 2015. — 582 с. — (Сер. «Бакалавр. Академический курс»).
12. Малецкая М. Б. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности : учеб. пособие / М. Б. Малецкая. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2008. — 67 с.
13. Ярославцева Ю. Транспортно-логистическая система Воронежской области: классификация основных факторов формирования / Ю. Ярославцева // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. — 2011. — № 2. — С. 76–80.
14. Gower Handbook of Supply Chain Management / ed. John L. Gattorna. — 5<sup>th</sup> ed. — UK : Gower Publishing Ltd, 2003. — 692 p.

## References

1. Burakov V. I. Specific features of goods traffic in export-import operations. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) (elektronnyy zhurnal) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law) (online journal)*, 2012, no. 5. Available at: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=16812>. (In Russian).
2. Burakov V. I., Kolodin V. S. *Sovremennyye logisticheskie tekhnologii v proizvodstvenno-kommercheskoi deyatel'nosti* [Modern logistics technologies in production and business activities]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2005. 216 p.
3. Garrison A., Gok R. Van. *Logistika. Strategiya upravleniya i konkurirovaniya cherez tsepy postavok* [Logistics. The strategy of management and competition through the supply chain]. 3<sup>rd</sup> ed. Moscow, Delo i servis Publ., 2010. 386 p.
4. Gerchikova I. N. *Mezhdunarodnoe kommercheskoe delo* [International commercial business]. Moscow, Banki i birzhi Publ., 1996. 501 p.
5. Dmitriev A. V. Freight forwarding logistization problems. *Logisticheskie tekhnologii v razvitiy innovatsionnoy ekonomiki. Materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, g. Irkutsk, iyun' 2013 g.* [Logistics technologies in innovative economy development. The proceedings of the international research and practical conference, Irkutsk, Russia, June 2013]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2013, pp. 39–41. (In Russian).
6. Dybskaya V. V., Zaitsev E. I., Sergeev V. I., Sterligova A. N. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Eksmo Publ., 2014. 944 p.
7. Zueva O. N. Consumption costs as the factor of increasing the efficiency of logistics system participants' current costs. *Vestnik Udmurtskogo universiteta = The Bulletin of Udmurt University*, 2007, no. 2, pp. 79–92. (In Russian).
8. Kaygorodtsev A. A., Rakhmangulov A. N. Factors of logistics and distribution centers efficiency. *Vestnik transporta Povolzh'ya = The Bulletin of Volga Region Transportation*, 2013, no. 2 (38), pp. 11–19. (In Russian).
9. Kolodin V. S. Interaction of marketing and logistics technologies in production and product distribution. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) (elektronnyy zhurnal) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law) (online journal)*, 2011, no. 5. Available at: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=9702>. (In Russian).
10. Linders M. R., Firon Kh. E. *Upravlenie snabzheniem i zapasami. Logistika* [Supply and stock management. Logistics]. St. Petersburg, Poligrafuslugi Publ., 2006. 768 p.
11. Shcherbakov V. V. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and supply chain management]. Moscow, Yurait Publ., 2015. 582 p.
12. Maletskaya M. B. *Transportnoe obespechenie kommercheskoi deyatel'nosti* [Commercial activity transport provision]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2008. 67 p.
13. Yaroslavtseva Yu. Transport and logistics system of the Voronezh region: classification of the main factors of its formation. *RISK: Resursy, Informatsiya, Snabzhenie, Konkurentsia = RISK: resources, information, supply, competition*, 2011, no. 2, pp. 76–80. (In Russian).
14. Gattorna John L. *Gower Handbook of Supply Chain Management*. 5<sup>th</sup> ed. UK, Gower Publishing Ltd, 2003. 692 p.

## Информация об авторах

Колодин Виктор Семенович — доктор экономических наук, профессор, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: kflik@isea.ru.

Быстрицкая Яна Михайловна — аспирант, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: bystritskaya1@mail.ru.

## Библиографическое описание статьи

Колодин В. С. Логистические факторы, влияющие на развитие российской розничной торговли / В. С. Колодин, Я. М. Быстрицкая // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 1. — С. 95–102. — DOI: [10.17150/1993-3541.2015.25\(1\).95-102](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2015.25(1).95-102).

## Authors

Victor S. Kolodin — Doctor habil. (Economics), Professor, Department of Logistics and Commerce, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: kflik@isea.ru.

Yana M. Bystritskaya — PhD student, Department of Logistics and Commerce, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: bystritskaya1@mail.ru.

## Reference to article

Kolodin V. S., Bystritskaya Ya. M. Logistical factors influencing the Russian retailing development. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 1, pp. 95–102. DOI: [10.17150/1993-3541.2015.25\(1\).95-102](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2015.25(1).95-102). (In Russian).