

УДК 338.432

UDC 338.432

08.00.00 Экономические науки

Economics

**КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА
ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ РЕГИО-
НАЛЬНОГО ЗЕРНОВОГО РЫНКА**

**COMPETITIVE ADVANTAGES OF
TRANSPORT LOGISTICS OF THE REGIONAL
GRAIN MARKET**

Смирнов Виталий Валерьевич
аспирант кафедры управления и маркетинга
SPIN-код: 3766-4213, т. 89181567717
e-mail: tolmachalex@mail.ru

Smirnov Vitaliy Valeryevich
postgraduate student of the Management and Market-
ing Department
SPIN-ID: 3766-4213, ph. 89181567717
e-mail: tolmachalex@mail.ru

Шамров Кристина Николаевна
ассистент кафедры управления и маркетинга
SPIN-код: 5992-5288, т. 89182397223
e-mail: cristina_shamroff@mail.ru
*Кубанский государственный аграрный универси-
тет Краснодар Россия*

Shamrov Kristina Nikolaevna
assistant of the Management and Marketing Depart-
ment
SPIN-ID: 5992-5288, ph. 89182397223
e-mail: cristina_shamroff@mail.ru
Kuban State Agrarian University of Krasnodar Russia

В статье рассматривается место транспортной логистики в системе специализации региона, территориального разделения труда и экспортного потенциала зернового бизнеса. Исследуются конкурентные преимущества применительно к территориальным, природным факторам, производству, в целом бизнесу, рынку зерна, роль этих факторов в повышении экономической эффективности бизнеса зерна с учетом быстро меняющихся условий на внутреннем и мировом рынках. Детализируются конкурентные преимущества портового транзитного сегмента Краснодарского края на примере основных морских перевозчиков зерна. Эффективное использование сильных сторон сухопутной и морской составляющих зернового транзита будет способствовать более успешной интеграции зернового бизнеса региона в систему глобальной мировой экономике, повысит конкурентоспособность регионального зернового производства. Совершенствование схем товарного транзита зерновой продукции рекомендуется строить с учетом оптимизации каналов доставки, с исключением паразитирующих посредников, мотивирования всех участников на конечный результат по критерию прибыли не за счет увеличения тарифных расценок, а за счет предоставления многообразных услуг, повышения производительности, специализации, снижения удельных транспортных расходов. Также предлагается сокращать транспортные издержки при транзите зерна на внутренние и внешние рынки за счет возможностей специализированных логистических центров, организовывать транспортные коридоры доставки зерна на их базе

The article deals with the place of transport logistics in the system of specialization of the region, territorial labor division and the grain business export potential. It examines the competitive advantages in relation to territorial and environmental factors, production, business, and grain market, the role of these factors in raising the economic efficiency of grain business, taking into account rapidly changing conditions in domestic and global markets. It gives details of the competitive advantages of the port transit segment of the Krasnodar region on the grain major sea carriers example. Effective use of the strong sides of land and sea components of the grain transit will help to further successful integration of the region grain business into the global economics system, it will increase the regional grain production competitiveness. The grain transit schemes improving process should be built taking into account optimization of the delivery channels, excluding parasitic mediators, motivate all participants on the final result according to the criterion of profit which is received not due to the increase in tariff rates, but by providing diverse services, enhancing productivity, introducing of specialization and specific transport costs reducing. It is also proposed to reduce transport costs during the grain transit to domestic and foreign markets due to the capabilities of specialized logistical centers, to organize transport corridors for the grain delivery on their base

Ключевые слова: РЕГИОН, КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА, ТРАНЗИТ, ЗЕРНОВОЙ РЫНОК, ЛОГИСТИКА, ГРУЗОБОРОТ, ЭКСПОРТ

Keywords: REGION, COMPETITIVE ADVANTAGES, TRANSIT, GRAIN MARKET, LOGISTICS, CARGO HANDLING, EXPORT

Рыночные трансформации и формирование внутреннего и глобального рыночного пространства усиливают влияние новых факторов, прежде всего географического положения регионов, близости к рынкам сбыта, спроса на производимое зерно в других регионах нашей страны и за рубежом, учета затрат на транспортную логистику, структуры производства и диверсификации каналов сбыта зерна. Следует отметить, что в совокупности отмеченные выше факторы бизнеса формируют основные конкурентные преимущества рассматриваемого региона и его зернового рыночного сегмента. Более явно влияние рассматриваемых факторов возросло в последний период, с выходом нашей страны на мировой зерновой рынок при растущих экспортных объемах зерна.

В сегодняшних рыночных условиях задачей федеральных органов управления является содействие экономически рациональной специализации каждого региона в системе территориального разделения труда. Функции региональных органов управления в развитии отечественного продовольственного комплекса должны направляться по повышению конкурентных преимуществ своих регионов, аграрного производства и самой рассматриваемой продукции зерна. Актуальность темы, цель, задачи нашего исследования определили потребность в выявлении отмеченных выше территориальных конкурентных преимуществ применительно к природным факторам, производству, в целом бизнесу, рынку зерна, обосновании направлений повышения экономической эффективности, процессов принятия оптимальных управленческих решений, с учетом быстро меняющихся условий на внутреннем и мировом рынке.

Вопросы развития зернового рынка в мире, нашей стране, отдельных регионах нашли большое публичное освещение в современных научных экономических работах Е. А. Быковой [1], И. Н. Буробкина [2], Ю. А. Кочергиной [3], А. Н. Мищенко [4], В. И. Подсвинова [6], А.В. Толмачева [16; 17], А.И.Трубилина [18] и других [7; 8; 19]. Однако постоянно идущие из-

менения мировой и внутренней рыночной конъюнктуры зернового рынка, поставленные правительством задачи по развитию внутреннего рынка на среднесрочную и долгосрочную перспективу требуют дальнейшего углубления методологии исследования, познания на основе системного экономического анализа для решения проблем оптимизации интересов участников зернового бизнеса всех уровней.

Движение зерна за рубеж сегодня в основном идет двумя каналами. Первый – напрямую от товаропроизводителя, когда определенная часть зерна после уборки и доработки на току или со склада поставляется самим производителем, либо другими предпринимателями, посредниками, уполномоченными дилерами компаний ориентированными на экспортный бизнес, сразу в порт автомобильным или железнодорожным транспортом. Следует отметить, что при этом варианте существенно увеличиваются потери и занижается физическая масса зерна на операции «сдача-приемка». Здесь имеет место о частое смешивание сортовых и качественных параметров зерна. Транспортируется излишняя влага в недосушенных до нужных кондиций партиях зерна, при этом возникают и другие негативные факторы преследующих сдатчиков зерна (процедура суточных ожиданий, споров с приемщиками и т. д.). Второй канал доставки осуществляется с элеваторов, чаще всего железнодорожным транспортом. Элеваторы обеспечивают доставку сортированного и более дорогого по партиям зерна.

Среднее расстояние автомобильной доставки по Югу России в ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) 500-600 км. Сегодня автомашины марки КАМАЗ с прицепом грузятся до 30 тонн, такая доставка увеличивает стоимость каждой тонны доставленного зерна на 750-800 руб., а с учетом других физических потерь эта величина доходит до 1 тыс. руб. В зависимости от экспортной рыночной цены, а она колеблется по последним периодам от 7 до 14 тыс. руб. стоимость зерна в Новороссийском морском торговом порту повышается от 7 до 15%. С другой стороны

существует информация, что затраты на транспортировку и сдачу зерна с учетом всех официальных расходов и теневых барьеров могут достигать до 50% стоимости сдаваемого зерна.

До 2015 году экспорт зерна через порты группы НМТП составил около 97% от общего портового оборота по всему Азово-Черноморскому бассейну. В первом квартале 2015 года он снизился на 21%. Эксперты НМТП считают, что главной причиной снижения объемов грузооборота в первом квартале явились экспортные пошлины. В начале второго квартала сохраняется положительная динамика грузооборота, хотя темпы роста замедляются. Это вызвано ослаблением эффекта от снижения экспортных пошлин и нормализацией графика отгрузки сырой нефти, сокращением экспорта пшеницы под влиянием пошлин, а также снижением спроса и поставок импортных товаров, что сказывается на объемах перевалки грузов.

Сегодня компания оказывает полный спектр стивидорных услуг. Стивидорные услуги при морских перевозках расходы, связанные с погрузо-разгрузочными работами. К ним относятся услуги, соответственно и расходы по погрузке-выгрузке, по укладке, обмеру, счету груза и т.п. В стивидорные услуги (расходы) входит также причальный сбор. В рейсовом чартере стивидорные работы оплачиваются судовладельцем, в тайм-чартере - фрахтователем. В зарубежных портах оплата транспортных услуг обычно осуществляется самим паромством, за счет включения этих расходов в тарифы морских пер

Для сокращения транспортных логистических издержек рассмотренной схемы отправки российского зерна на внешние рынки следует за счет возможностей нескольких, трех-пяти специализированных компаний формировать логистические центры, имеющие транспортные коридоры доставки зерна. Эти центры, компании должны владеть крупными элеваторами, подъездными железнодорожными путями, накопительными терминалами для ритмичного формирования и доставки однородной и качественной

зерновой продукции в порты погрузки или непосредственной доставки ее до потребителей специализированными железнодорожными поездами. Такие центры следует создавать с первоначальным акционерным участием государства, при этом формировать создание параллельных альтернативных, конкурентных вариантов доставки зерна в портовые хозяйства или напрямую зарубежным предприятиям переработки, государственным заказчикам, оптовым покупателям и другим приобретателям. В этой схеме также должны иметь свой обязательный рыночный сегмент мелкие и средние производители, другие собственники зерна за счет формирования больших партий поставки сбытовыми кооперативами.

Предприятия Юга России сегодня производят зерна больше других регионов. Имея большие ресурсы зерна, выгодное территориальное расположение, развитое портовое хозяйство, элеваторы, железнодорожные и автомобильные транспортные магистрали, другие ресурсы регион располагает большими экспортными возможностями постоянного расширения зарубежного рыночного сегмента. Особенно это касается возможностей зернопроизводящих предприятий Краснодарского края [15, 12].

Территориальная близость края к странам импортерам зерна позволяет предприятиям региона, используя существующее федеральное и региональное законодательство, самостоятельно устанавливать и развивать внешнеторговые связи с зарубежными партнерами на взаимовыгодной экономической основе. В основу региональной экспортной стратегии следует закладывать маркетинговую политику постоянного совершенствования товарного предложения, структуры экспортных поставок, повышения конкурентоспособности отечественной продукции на мировом зерновом рынке по ценовым и качественным критериям. При этом необходимо использовать весь спектр разнообразия экономических инструментов продвижения на мировой рынок, включая материальную мотивацию государства по стимулированию экспорта [5; 12; 13].

Процесс совершенствования движения зерна по экспортным операциям следует рассматривать с двух сторон. С позиции использования сложившейся транспортной логистической и портовой инфраструктуры для обслуживания транзитного перемещения зарубежных зерновых потоков при одновременном снижении расходов на логистику. Вторая позиция призвана обеспечивать расширения возможностей самостоятельной реализации предприятиями края политики внешней зерновой торговли, наряду с другими видами агропромышленной продукции.

Принятая в нашей стране зерновая экспортная концепция предполагает увеличение объемов экспорта зерна до 30 млн тонн, а в среднесрочной перспективе до 50 млн тонн. Предыдущий опыт, анализ перерабатывающей, складской и транспортной инфраструктуры показывает, что основной транзитный поток зерна будет проходить через портовые хозяйства побережья Черного моря, что приведет к росту транзитную компоненту импортного потенциала Краснодарского края. Все это приведет к существенному росту нагрузки на транспортную инфраструктуру прилегающих магистралей к городу Новороссийску. Поэтому городу следует настойчиво лоббировать продвижение проектов расширения пропускной способности автомобильного и железнодорожного узлов.

Сегодня порт Новороссийск является крупнейшим портом Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) и России. В 2012 году грузооборот порта Новороссийск составил 86,8 млн. тонн, в том числе по группе НМТП 83,0 млн. т. На долю компаний Группы НМТП в порту Новороссийск приходится 96% грузов, переваливаемых в порту, и 47% от грузооборота всех портов Азово-Черно-морского бассейна. Грузовая специализация порта: нефть, нефтепродукты, зерно, рудные грузы, удобрения, цемент, уголь, металлы контейнеры. Площадь терминала (предприятия) составляет 96 га, акватория порта 510 тыс. м², число причалов 44, общая протяжённость причалов 9,4 км, глубины у причалов достигают 24 м

Группа НМТП является ведущим стивидорным оператором в России и в рейтинге по объемам грузооборота сегодня занимает 3-е место среди европейских портов. Группа насчитывает десять стивидорных компаний различной специализации, которые ведут свою деятельность в портах Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов. В состав Группы НМТП входят два самых крупных по грузообороту порта России, это порт Новороссийск, расположенный на Черном море и порт Приморск – на Балтийском море, а также порт Балтийск в Калининградской области. Все это обеспечивает Группе лидирующие позиции на российском рынке стивидорных услуг.

Приморск является вторым по грузообороту портом России (74,9 млн. т в 2013 году) и занимает лидирующую позицию среди портов Балтийского бассейна. В Приморске сконцентрировано 13,2% от общего грузооборота российских морских портов, и 36,1% портов Балтийского бассейна. Входящая в Группу НМТП компания ООО «ПТП» переваливает 100% грузов в порту Приморск.

Вторым портом Группы на Балтике является контейнерный терминал ООО «Балтийская стивидорная компания» в порту Балтийск Калининградской области, который в 2012 году обработал половину всего контейнерного оборота Калининградской области, что составило 185,1 тыс. TEU (1,0 млн. т, или 7,8% от всего грузооборота региона по данным АСОП).

Как известно порт Новороссийск располагается на восточном побережье Черного моря на берегу Новороссийской (Цемесской) бухты. К конкурентным преимуществам порта Новороссийск можно отнести:

- 1) выгодное географическое положение. Считается, что портовое хозяйство расположено в месте пересечения важных международных транспортных направлений, которые связывают нашу страну со странами Средиземноморского бассейна, Ближнего Востока, странами Африки, Юго-Восточной и Южной Азии, Южной и Северной Америки;

2) единственный глубоководный порт на юге России. Поэтому рассматриваемая логистическая Группа сегодня эксплуатирует самые глубоководные в регионе бывших стран СНГ и Балтии морские причалы при максимальной глубина нефтеналивных причалов – 24 м; причалов для перевалки зерна, навалочных, генеральных и контейнерных грузов – 14,5 м;

3) благоприятные природные условия. Незамерзающая Цемесская бухта обеспечивает круглогодичную работу, а существующие в порту укрепительные сооружения и волнорезы служат достаточной защитой для объектов в порту, позволяя минимизировать время вынужденных простоев по причине погодных условий;

4) достаточное наличие складских площадей и крытых площадок;

5) высокая степень оснащённости современным перегрузочным оборудованием;

6) развитая автомобильная, железнодорожная и трубопроводная инфраструктура;

7) универсальность активов, позволяющая оперативно реагировать на изменение конъюнктуры российского и мирового рынка грузоперевозок.

Порт Приморск расположен на материковой части пролива Бьёркезунд Финского залива Балтийского моря. Конкурентные преимущества порта Приморск можно выделить следующие:

1) крупнейший порт по перевалке нефти и нефтепродуктов в Северо-Западном регионе России. Порт является конечной точкой Балтийской трубопроводной системы, по которой осуществляется транспортировка нефти с месторождений Тимано-Печерского, Западно-Сибирского и Урало-Поволжского районов России;

2) современный и перспективный транспортный узел на Северо-Западе России. Порт был построен в 2001- 2005 годах, и как следствие он не требует больших затрат на капитальный ремонт и реконструкцию;

- 3) выгодное географическое положение. Порт расположен вблизи стран Западной и Северной Европы на пересечении европейских внешнеторговых и транзитных грузопотоков;
- 4) благоприятные природные условия обеспечивают возможности эксплуатации оборудования порта и сухогрузов круглый год при непродолжительном периоде навигации с ледовой проводкой;
- 5) естественные глубины.
- 6) максимальная глубина у причалов составляет 17,8 м;
- 7) порт располагает собственным флотом.

Третий крупный порт Группы Балтийск расположен на берегу Балтийского пролива, соединяющего Калининградский (Вислинский) залив с Балтийским морем, на входе в Калининградский морской канал, который служит для прохода судов из Балтийского моря в Калининградский морской порт. К конкурентным преимуществам порта Балтийск отнесем следующие позиции:

- 1) выгодное географическое положение. Порт расположен в центре Балтийского моря вблизи стран Западной и Северной Европы;
- 2) естественные глубины. Порт расположен на входе в Калининградский морской канал в его глубоководной части, что позволяет принимать крупнотоннажные суда с разрешенной проходной осадкой 9,2 м;
- 3) благоприятные природные условия. Незамерзающая акватория обеспечивает круглогодичную эксплуатацию порта. В отличие от портов г. Калининграда, расположение у выхода в открытое море создает благоприятные навигационные условия для линейного судоходства, так как исключается необходимость проводки судов по Калининградскому морскому каналу, что значительно удешевляет навигацию;
- 4) наличие достаточного количества складских площадей;
- 5) развитая транспортная инфраструктура. Порт обладает развитой сетью транспортных коммуникаций с Европейской частью России и странами

Центральной и Восточной Европы, в том числе возможностью транспортировать грузы по железной дороге вагонами с российской и европейской колеей. Прямое автомобильное сообщение с Калининградом существенно ускоряет доставку грузов.

Группа НМТП является третьим портовым оператором Европы и безусловным лидером на российском стивидорном рынке по объему грузооборота. Порты Группы встроены в международные транспортные коридоры, связывающие Россию со странами Средиземноморья, Ближнего Востока, Северной Африки, Юго-Восточной Азии, Северной и Южной Америки, что делает их ключевым каналом транзита российских импортных и экспортных грузов.

По итогам 2014 года рыночная доля Группы НМТП составила 21% от грузооборота всех морских портов России, грузооборот Группы достиг 131 млн. тонн. Консолидированная выручка Группы НМТП по МСФО в 2013 году составила \$ 928 млн. За четыре месяца 2015 года не смотря на западные санкции грузооборот Группы НМТП увеличился на 2,8%, или на 1,3 млн тонн больше аналогичного периода 2014 года.

Отдельно следует отметить проблемы укрепления материально-технической базы во всей логистической цепи транзита зерна. Проблему обновления техники, оборудования сегодня можно решать через, используя схемы участия государства в финансировании лизинговых операций [9-11; 14]. Современная техника, полученная по лизингу, позволит существенно повысить производительность труда во всех звеньях товародвижения, существенно ускорит товарооборот, повысил прибыль и конкурентоспособность участников зернового бизнеса.

Совершенствование схем товарного транзита зерновой продукции, с учетом снижения логистических издержек, следует строить путем оптимизации расстояния каналов доставки, исключения паразитирующих посредников, мотивирования всех участников на конечный результат по крите-

рию прибыли не за счет увеличения тарифных расценок, а за счет предоставления добровольных дополнительных услуг, повышения производительности, специализации, снижения удельных транспортных расходов и других статей повышающих коммерческую себестоимость зерна. В основу реструктуризации транспортной и складской логистики следует закладывать оптимальное формирование и доставку получателю крупных партий зерна с однородными характеристиками.

Выявленные нами конкурентные преимущества рассматриваемых логистических схем следует использовать при построении стратегии развития продвижения зерновых потоков на мировой рынок. Более активное использование сильных сторон региональной логистики повысит экономическую эффективность, конкурентоспособность производства зерновых на Юге России.

Литература

1. Быкова Е. А. Развитие отраслевого регионального бизнеса в условиях глобализации зернового рынка / А. В. Толмачев, А. И. Трубилин, Е. А. Быкова // Международный сельскохозяйственный журнал. – 2012. – № 3. – С. 3-11.
2. Буробкин И. Н. Проблемы зернового подкомплекса Северо-Кавказского региона / И. Н. Буробкин, А. В. Толмачев, О. А. Митрофанова // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 1999. – № 1. – С. 16-19.
3. Кочергина Ю. А. Экономические аспекты регионального рынка риса / Ю. А. Кочергина, А. В. Толмачев // Вестник Института дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. 2011. – № 20. – С. 85-90.
4. Мищенко А. Н. Повышение эффективности государственного регулирования АПК в условиях членства страны в ВТО / А. Н. Мищенко, А. В. Толмачев, // Модернизация экономики и управления – сборник научных статей. Под ред. В.И. Бережного. – Ставрополь: Ставролит. 2013. – С. 32-35.
5. Молокова Е. И. Бюджетирование в системе управления финансами организации / Е. И. Молокова, А. В. Толмачев // Невинномысск: Невинномысский ин-т экон., упр. и права. – 2006.
6. Подсвиров В. И. Хозрасчет в условиях интеграции сельхозпроизводителей с перерабатывающими предприятиями АПК / В. И. Подсвиров, А. В. Толмачев // Достижения науки и техники АПК. 1999. – № 11. – С. 34-35.
7. Скороходова В. П. Хозяйственный расчет в новых экономических условиях / В. П. Скороходова, А. В. Толмачев // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2000. – № 4. – С. 20.

8. Смирнов В. В. Факторы устойчивости развития регионального аграрного производства / В. В. Смирнов, А. В. Толмачев, А. А. Тубалец // Вестник Университета (Государственный университет управления). – М: ГУУ. 2014. – № 21. – С. 57-63.
9. Толмачев А. В. Межхозяйственное кооперирование техники / А. В. Толмачев // Тракторы и сельскохозяйственные машины. 1997. – № 11. – С. 17-18.
10. Толмачев А. В. Лизинг и производство зерна / А. В. Толмачев // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 1997. – № 11. – С. 34-36.
11. Толмачев А. В. Зарубежный лизинг в зерновом подкомплексе АПК / А. В. Толмачев // Международный сельскохозяйственный журнал. 1997. – № 5. – С. 22-26.
12. Толмачев А. В. Ценообразование в зерновом подкомплексе АПК / А. В. Толмачев // Аграрная наука. 1998. – № 5. – С. 5-6.
13. Толмачев А. В. Объективная необходимость государственного регулирования рынка зерна / А. В. Толмачев // Международный сельскохозяйственный журнал». 1998. – № 3. – С. 35-39.
14. Толмачев А. В. Развивать отношения лизинга / А.В. Толмачев // АПК: экономика, управление. 1998. – № 8. – С. 49-54.
15. Толмачев А. В. Рынок производственных услуг в зерновом подкомплексе / А. В. Толмачев // Достижения науки и техники АПК. 1998. № 1. С. 31-37.
16. Толмачев А. В. Экономика регионов: тенденции развития. Воронеж: ВГПУ, 2013. – 329 с.
17. Толмачев А. В. Экономика и организация производства в зернопродуктовом подкомплексе АПК / Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук // Всероссийский научно-исследовательский институт экономики, труда и управления в сельском хозяйстве (ВНИЭТУСХ). Москва, 1998.
18. Трубилин А.И. Мировые рынки как детерминанты развития рыночного зернового бизнеса / А.И. Трубилин, А. В. Толмачев, И. Т. Лысых // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2012. – № 4.– С. 79-82.
19. Тубалец А.А. Проблемы функционирования малого и среднего регионального бизнеса АПК / А. А. Тубалец, А. В. Толмачев // Вестник университета (Государственный университет управления). – М: ГУУ. 2011. – №19. – С. 223-226.

References

1. Bykova E. A. Razvitie otraslevogo regional'nogo biznesa v uslovijah globalizacii zernovogo rynka / A. V. Tolmachev, A. I. Trubilin, E. A. Bykova // Mezhdunarodnyj sel'skohozjajstvennyj zhurnal. – 2012. – № 3. – S. 3-11.
2. Burobkin I. N. Problemy zernovogo podkompleksa Severo-Kavkazskogo regiona / I. N. Burobkin, A. V. Tolmachev, O. A. Mitrofanova // Jekonomika sel'skohozjajstvennyh i pererabatyvajushchih predpriyatij. 1999. – № 1. – S. 16-19.
3. Kochergina Ju. A. Jekonomicheskie aspekty regional'nogo rynka risa / Ju. A. Kochergina, A. V. Tolmachev // Vestnik Instituta družby narodov Kavkaza Teorija jekonomiki i upravlenija narodnym hozjajstvom. 2011. –№ 20. – S. 85-90.
4. Mishhenko A. N. Povyshenie jeffektivnosti gosudarstvennogo regulirovanija APK v uslovijah chlenstva strany v VTO / A. N. Mishhenko, A. V. Tolmachev, // Modernizacija jekonomiki i upravlenija – sbornik nauchnyh statej. Pod red. V.I. Berezhnogo. – Stavropol': Stavrolit. 2013. – S. 32-35.

5. Molokova E. I. Bjudzhetirovanie v sisteme upravlenija finansami organizacii / E. I. Molokova, A. V. Tolmachev // Nevinnomyssk: Nevinnomysskij in-t jekon., upr. i prava. – 2006.
6. Podsvirov V. I. Hozraschet v uslovijah integracii sel'hozproizvoditelej s pererabatyvajushhimi predpriyatijami APK / V. I. Podsvirov, A. V. Tolmachev // Dos-tizhenija nauki i tehniki APK. 1999. – № 11. – S. 34-35.
7. Skorohodova V. P. Hozjajstvennyj raschet v novyh jekonomicheskikh uslovijah / V. P. Skorohodova, A. V. Tolmachev // Jekonomika sel'skohozjajstvennyh i pererabatyvajushhij predpriyatij. 2000. – № 4. – S. 20.
8. Smirnov V. V. Faktory ustojchivosti razvitija regional'nogo agrarnogo pro-izvodstva / V. V. Smirnov, A. V. Tolmachev, A. A. Tubalec // Vestnik Universiteta (Go-sudarstvennyj universitet upravlenija). – M: GUU. 2014. – № 21. – S. 57-63.
9. Tolmachev A. V. Mezhhozjajstvennoe kooperirovanie tehniki / A. V. Tolmachev // Traktory i sel'skohozjajstvennye mashiny. 1997. – № 11. – S. 17-18.
10. Tolmachev A. V. Lizing i proizvodstvo zerna / A. V. Tolmachev // Jekonomika sel'skohozjajstvennyh i pererabatyvajushhij predpriyatij. 1997. – № 11. – S. 34-36.
11. Tolmachev A. V. Zarubezhnyj lizing v zernovom podkomplekse APK / A. V. Tolmachev // Mezhdunarodnyj sel'skohozjajstvennyj zhurnal. 1997. – № 5. – S. 22-26.
12. Tolmachev A. V. Cenoobrazovanie v zernovom podkomplekse APK / A. V. Tolmachev // Agrarnaja nauka. 1998. – № 5. – S. 5-6.
13. Tolmachev A. V. Ob#ektivnaja neobhodimost' gosudarstvennogo regulirovanija rynka zerna / A. V. Tolmachev // Mezhdunarodnyj sel'skohozjajstvennyj zhurnal». 1998. – № 3. – S. 35-39.
14. Tolmachev A. V. Razvivat' otnoshenija lizinga / A.V. Tolmachev // APK: jekonomika, upravlenie. 1998. – № 8. – S. 49-54.
15. Tolmachev A. V. Rynok proizvodstvennyh uslug v zernovom podkomplekse / A. V. Tolmachev // Dostizhenija nauki i tehniki APK. 1998. № 1. S. 31-37.
16. Tolmachev A. V. Jekonomika regionov: tendencii razvitija. Voronezh: VGPU, 2013. – 329 s.
17. Tolmachev A. V. Jekonomika i organizacija proizvodstva v zernoproduktovom podkomplekse APK / Dissertacija na soiskanie uchenoj stepeni doktora jekonomicheskikh nauk // Vserossijskij nauchno-issledovatel'skij institut jekonomiki, truda i upravlenija v sel'skom hozjajstve (VNIJeTUSH). Moskva, 1998.
18. Trubilin A.I. Mirovye rynki kak determinanty razvitija rynochnogo zernovogo biznesa / A.I. Trubilin, A. V. Tolmachev, I. T. Lysyh // Jekonomika sel'sko-hozjajstvennyh i pererabatyvajushhij predpriyatij. 2012. – № 4.– S. 79-82
19. Tubalec A.A. Problemy funkcionirovanija malogo i srednego regional'no-go biznesa APK / A. A. Tubalec, A. V. Tolmachev // Vestnik universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravlenija). – M: GUU. 2011. – №19. – S. 223-226.