

## ПРОБЛЕМНЫЕ ЗВЕНЬЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПОЧКИ «КИТАЙ — РОССИЯ»

*А. Г. Прессель, Л. В. Прохорова*

Челябинский государственный университет,  
Челябинск, Россия

В статье отражены проблемные точки транспортировки товара из государства Восточной Азии — Китай, в Россию. Приводится результат опросов транспортных компаний, грузополучателей и грузоотправителей. Приводятся возможные решения по некоторым проблемам логистических путей.

Ключевые слова: *груз, транспорт, транспортировка, проблема, логистическая инфраструктура, эксплуатация, решение.*

### PROBLEMATIC LINKS IN «THE CHINA — RUSSIA» LOGISTICS CHAIN

*A.G. Pressel, L.V. Prokhorova*

Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia

The article reflects the problematic points of transportation of goods from the East Asian state-China, to Russia. The results of surveys of transport companies, consignees and shippers are given. Possible solutions to some problems of logistics routes are given.

Keywords: *cargo, transport, transportation, problem, logistics infrastructure, operation, solution.*

Транспорт уже много столетий считается единицей экономики. Ведь развитие экономических связей внутри любого государства, а особенно между странами, усиливает роль транспорта, с помощью которого обеспечивается возможность, бесперебойность, ритмичность, надежность, а так же скорость доставки в строго определенные сроки поставок, без потерь и с минимальными издержками. Распространение международных транспортных сетей открывает огромное количество возможностей, как для импортеров, так и для экспортеров [2]. Актуальность изучения транспортных путей между Китаем и Россией обуславливается тем, что производство в Китае пользуется большим спросом и уже на данный период, множество отраслей не смогу функционировать без поставок с Восточной Азии.

При совершении поставок, их ускорение ограничивается различием национальных нормативно-правовых требований и технических норм на подвижной состав и инфраструктуру [2]. Для удовлетворения подобных требований необходимо внедрение новейших технологий работы транспорта, использование новых подходов к построению транспортных сетей. Но чтобы конкретно представлять предложения и внедрять такие технологии, необходимо изучение изъянов.

С 1 января по 31 марта 2020 г. нами был проведен опрос среди сотрудников 10 транспортных компаний, таких как: ООО «ПЭК», ТК «Энергия», ТК «Байкал-сервис», ТК «ВОЗОВОЗ», ТК «Интрал», ТК «Вектор», ТК «Спец-перевозки» и т. д., который позволил выявить недостатки транспортных поставок между Китаем и Россией. По мнению 10 сотрудников логистического отдела, 5 экспедиторов, а так же 3 механиков по ремонту подвижного состава вышеперечисленных компаний основные проблемные участки включают:

1. **Амортизация подвижного состава.** Срок эксплуатации имеется у всех предметов, транспортные средства не являются исключением. После истечения данного срока их использование должно быть прекращено. Именно этот оптимальный срок эксплуатации, а точнее, верное определение этого срока и является одной из главных задач логистики. Кроме того, для транспортной компании важно правильно рассчитать амортизации транспортных средств [1].

Расчет возможной эксплуатации и амортизации авиатранспорта и железнодорожных составов является задачей логистов авиакомпаний и ж.-д. компаний. На данные показатели повлиять значительно сложнее. Необходимо внедрять изменения с малого, с автомобильного транспор-

та. Для каждого автомобиля, в зависимости от страны-производителя, свойственно применять различные методы расчета. В постановлениях правительства установлены нормы эксплуатации по категориям и дате производства транспортного средства:

- 1) в отношении транспортных средств категорий N1, N1G:
  - а) 18 лет — на период с 1 января 2016 по 31 декабря 2016 г.;
  - б) 15 лет — на период с 1 января 2017 по 30 июня 2018 г.;
  - в) 12 лет — на период с 1 июля 2018 г.;
- 2) в отношении транспортных средств категорий N2, N2G:
  - а) 20 лет — на период с 1 января 2016 по 31 декабря 2016 г.;
  - б) 18 лет — на период с 1 января 2017 по 30 июня 2018 г.;
  - в) 15 лет — на период с 1 июля 2018 г.;
- 3) в отношении транспортных средств категорий N3, N3G:
  - а) 28 лет — на период с 1 июля 2016 по 31 декабря 2016 г.;
  - б) 26 лет — на период с 1 января 2017 по 30 июня 2018 г.;
  - в) 25 лет — на период с 1 июля 2018 г.;

Но по выявленным показателям опроса, срок эксплуатации значительно превышают в действительности. И именно это негативно влияет на качество и сроки транспортировки.

**2. Недостатки законодательной системы.** Перевозки с использованием грузовых автомобилей зафиксированы в истории на рубеже XIX—XX вв. Федеральное законодательство в области автомобильных перевозок датируется 1970—1980-ми гг., когда свободного рынка еще не было. Этот факт оставляет определенный след в правовых отношениях между перевозчиком и владельцем груза. Но налоговые законы менялись три или четыре раза за последние семь лет [1]. Следовательно, наличие лицензии и желание вести прозрачный бизнес влекут за собой значительные материальные затраты, часто неоправданные.

**3. Несоответствие инфраструктуры.** Если рассматривать наиболее выгодный по стоимости способ поставок, а именно ж.-д. перевозки, то они невозможны напрямую во все регионы. Прямые железнодорожные поставки проблематичны из-за несоответствия стандартов стран на ширину железнодорожной колеи, поэтому часто на границе контейнеры приходится разукруплять и отправлять другими составами, что автоматически влечет за собой дополнительные временные и материальные затраты, а следовательно удорожание груза, т. к. перевозки

становятся мультимодальными. Для автотранспорта так же не во всех регионах России дороги соответствующего качества. Следствием данного фактора является повышение износа транспорта, увеличение срока транспортировки и даже низкое качество транспортируемого груза [4].

**4. Слабая информационная поддержка процесса перевозок.** Развитие информационных технологий во всех областях жизни не стоит на месте. И в сфере логистики присутствуют изменения и новшества. Но поток информации, сопровождающий именно процесс транспортировки, все еще далек от совершенства. При координации процесса возникают нарушения связи с водителем, что негативно сказывается на доставке, особенно в тех случаях, когда необходимо срочно передать или исправить информацию по транспортировке. Данные нарушения могут повлечь за собой материальные издержки [5; 7].

**5. Сложность построения маршрутов перевозок.** Срок поставки в большинстве случаев зависит от корректности и правильности маршрутного листа. Сегодня часто можно наблюдать такие явления как нерационально дальние, излишние, повторные и круговые перевозки. Нерационально построенные маршруты приводят к увеличению логистических, и в первую очередь транспортных издержек [6].

**6. Недогруз подвижного состава.** Нежелание или неумение комплектовать отправку от разных грузоотправителей влечет проблему нерациональной эксплуатации грузоподъемности транспортных средств. Очевидно, что сборная доставка довольно сложна, но она более выгодна для отправителя и перевозчика. Но данный изъян в логистической системе не является критическим и имеет значение лишь при крупных, сборных отправлениях [1; 4].

**7. Страхование грузов и транспортных средств.** В настоящее время все больше грузоотправителей и грузополучателей стараются осуществить страхование транспортируемого товара. Если компания прибегает к услугам транспортных компаний, то страхование при каждой отправке является обязательным [5]. Причем, по словам практиков, преобладает страхование именно груза, а не транспортного средства с грузом. Но более приемлемым вариантом было бы страхование подвижного состава вместе с перемещаемыми материальными средствами. Так предприятие могло бы обезопасить и себя от всевозможных рисков.

**8. Отсутствие программного обеспечения для логистики.** В настоящее время ИТ-рынок предлагает множество программных продуктов, но в большей степени они предназначены для

ведения учета расходов компаний. А вот специализированных программ для транспортной логистики на рынке меньше. К тому же имеющиеся программы имеют различные отзывы, а объективной аналитики вообще нет. Учитывая значительную стоимость таких программ, неудивительно, что потенциальные покупатели теряются, а идея их покупки откладывается на будущее [7].

Международные торговые компании правильно характеризуют российский логистический рынок как молодой, развивающийся и перспективный. Сами участники рынка связывают, прежде всего, самые большие надежды на развитие транспортно-логистического бизнеса в России с ростом потребительского спроса, а также с улучшением инвестиционного климата, с разработкой инновационных подходов в логистике и с улучшением макроэкономических показателей России [2]. Ежегодно логистический рынок совершенствуют, исключая тормозные моменты. Так и

за последние годы данный рынок, а в частности, грузоперевозок в России сильно изменился, но не смог избавиться от всех проблем. Мы выявили наиболее острые проблемные точки по итогам опросов и информации из литературных источников. Участники рынка, обсуждая негативные факторы развития транспортно-логистической отрасли, обращают внимание на плохое состояние дорожной инфраструктуры, ситуацию с неплатежами, демпингом конкурентов и т. д. К тому же присутствует беспокойство у транспортников и работников таможенных органов, наличие коррупции в органах власти, скрытность, непрозрачность состояния дел в отрасли и болезненный рост цен на топливо. Для совершенствования логистических путей необходима корректировка и исправление выявленных нюансов. При благополучном решении, развитие поставок с Китаем повлекут выгоду как для Восточной Азии, так и для России, что является первоначальной задачей всех сфер.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Миротин, Л. Б. Основы логистики : учеб. пособие / Л. Б. Миротин, В. И. Сергеев. — Москва : Инфра-М, 2000. — 200 с.
2. Сергеев, В. И. Менеджмент в бизнес-логистике : монография / В. И. Сергеев. — Москва : Филин, 1997. — 768 с.
3. Родников, А. Н. Логистика : термин. слов. / А. Н. Родников. — Москва : Инфра-М, 2000. — 339 с.
4. Миротин, Л. Б. Транспортная логистика : учебник для транспортных вузов / Л. Б. Миротин. — Москва : Экзамен, 2003. — 512 с.
5. Степанов, В. И. Логистика : учеб. для бакалавров / В. И. Степанов. — Москва : Проспект, 2014. — 484 с.
6. Гордон, М. П. Логистика товародвижения : учебник / М. П. Гордон, С. Б. Карнаухов. — Москва : Центр экономики и маркетинга, 1998. — 163 с.
7. Старт в науке: современные проблемы логистики и пути их решения. — URL: <https://school-science.ru/8/14/42052> (дата обращения: 20.01.2020).

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Прессель Александра Геннадьевна** — магистрант кафедры менеджмента Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. [asha.rtr@mail.ru](mailto:asha.rtr@mail.ru)

**Прохорова Людмила Вячеславовна** — кандидат технических наук, доцент кафедры менеджмента Челябинского государственного университета, Челябинск, Россия. [lvpro@mail.ru](mailto:lvpro@mail.ru)

#### REFERENCES

1. Mirotin L.B., Sergeev V.I. *Osnovy logistiki* [Fundamentals of logistics]. Moscow, Infra-M, 2000. 200 p. (In Russ.).
2. Sergeev V.I. *Menedzhment v biznes-logistike* [Management in business logistics] Moscow, Filin, 1997. 768 p. (In Russ.).
3. Rodnikov A.N. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Infra-M, 2000. 339 p. (In Russ.).
4. Mirotin L.B. *Transportnaya logistika* [Transport logistics]. Moscow, Ekzamen, 2003. 512 p. (In Russ.).
5. Stepanov V.I. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Prospekt, 2014. 484 p. (In Russ.).
6. Gordon M.P. *Logistika tovarodvizheniya* [Logistics of commodity movement]. Moscow, Tsentr ekonomiki i marketinga, 1998, 163 p. (In Russ.).
7. *Start v nauke: sovremennye problemy logistiki i puti ix resheniya* [Modern problems of logistics and ways to solve them solutions]. Available at: <https://school-science.ru/8/14/42052>, accessed 20.01.2020 (In Russ.).