

УДК 656.078

*Т. Г. Марцева*

Новороссийский филиал Финансового университета при Правительстве РФ,  
Новороссийск, e-mail: kalipso-dream@mail.ru

*И. Н. Воблая*

Новороссийский филиал Финансового университета при Правительстве РФ,  
Новороссийск, e-mail: savinvaav@mail.ru

## **ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В МЕХАНИЗМЕ РОССИЙСКОЙ ТОРГОВОЙ ПОЛИТИКИ**

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, транспорт, экспорт, импорт, логистика, распределение, логистический центр.

Инструментом реализации внешнеторговых отношений любого государства являются транспортные пути, используемые при движении товаров через таможенную границу. Чем больше доступных видов транспорта и маршрутов движения груза – тем серьезнее стоит вопрос просчета оптимального пути его следования на экспорт/импорт. Кроме транспорта – имеет значение организация перевалки, упаковки, хранения и оформления грузов. Тем самым определяется важность логистики как искусства движения потоками товаров, продуктов, ресурсов и предоставления широкого комплекса соответствующих посреднических услуг. Логистический центр представляет собой компанию, сосредотачивающую в себе возможности таможенного оформления, сопровождения груза на пути следования, координация не только транспортировки, но и этапе складирования, обработки и прочих клиентских запросов. Основное назначение логистической политики на микроуровне является доставка груза в определенное место и время с минимальными затратами сил, средств и с учетом запроса клиента. А для этого важно наличие каналов распределения. Их формирует государство проводя торговую, транспортную, инвестиционную и иные виды политик. Основная проблема в развитии внешнеторговых отношений является неравномерность расположения логистических центров, недостаточная мощность на отдельных развивающихся направлениях экспорта, импорта, изношенность транспортного парка, отсутствие согласованной политики развития транспортных путей, средств перемещения грузов и комплексных логистических услуг.

*T. G. Martseva*

Novorossiysk Branch of the Financial University under the Government  
of the Russian Federation, Novorossiysk, e-mail: kalipso-dream@mail.ru

*I. N. Voblaya*

Novorossiysk Branch of the Financial University under the Government  
of the Russian Federation, Novorossiysk, e-mail: savinvaav@mail.ru

## **FEATURES OF LOGISTICS CENTERS ACTIVITIES IN THE RUSSIAN TRADE POLICY**

**Keywords:** economic security, transport, export, import, logistics, distribution, logistics center.

The tool for the implementation of foreign trade relations of any state is the transport routes used in the movement of goods across the customs border. The more available modes of transport and routes for cargo movement, the more serious is the issue of calculating the optimal route for export / import. In addition to transport, the organization of transshipment, packaging, storage and clearance of goods matters. This determines the importance of logistics as the art of moving the flow of goods, products, resources and providing a wide range of related intermediary services. The logistics center is a company that concentrates the possibilities of customs clearance, escorting cargo along the route, coordinating not only transportation, but also the stage of warehousing, processing and other client requests. The main purpose of the logistics policy at the micro level is the delivery of goods to a certain place and time with minimal effort, money and taking into account the client's request. And for this, it is important to have distribution channels. They are formed by the state through trade, transport, investment and other types of policies. The main problem in the development of foreign trade relations is the uneven location of logistics centers, insufficient capacity in certain developing areas of exports and imports, the depreciation of the transport fleet, the lack of an agreed policy for the development of transport routes, means of moving goods and integrated logistics services.

### Введение

В современных условиях одним из наиболее значимых факторов развития торговли является эффективная система товародвижения. Распределение экономических благ во времени и пространстве возможно только в рамках отлаженной работы инфраструктуры, которая должна учитываться также при формировании и развитии цепочек движения груза. Логистика усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда. Одним из ключевых объектов транспортно-логистической инфраструктуры является логистический центр. Степень развитости логистических центров, их техническая оснащенность, интенсивность работы, ассортимент предлагаемых услуг и работ предопределяет не только конкурентные преимущества отдельной отрасли или страны, но и воздействует на мировую экономику. Актуальность темы определяется в первую очередь тем, что недостаточно интенсивное развитие количества и технических возможностей логистических центров в России на сегодняшний день серьезно влияет на уровень удовлетворения потребности страны в хранении и перевалке грузов, поэтому профильные организации не обладают достаточным потенциалом расширения международных торговых связей. В работе проведен анализ российской логистической сферы, выявлены проблемы, которые препятствуют развитию логистических центров и отражены дальнейшие перспективы.

Среди видов и форм политики наиболее важной является внешнеторговая, которая не только приводит к выравниванию торгового и платежного баланса, но и задает тон в международных отношениях. Существующие многолетние хозяйственные связи стран-торговых партнеров требуют своевременного и полного исполнения взятых на себя обязательств. Участники внешнеторговых отношений выбирая место реализации своих интересов отталкиваются не только от существующего народохозяйственного потенциала, но и развитости транспортных путей, наличия современных систем логистического обслуживания, гарантий исполнения договорных обязательств. Целью исследования является определение состояния распределительных процессов в логистической системе России и их влияние на эффективность внешней торговли.

### Материалы и методы исследования

На сегодняшний день развитие мировых хозяйственных связей продолжает развиваться по пути дальнейшей специализации и интеграции. В числе, определяющих коммерческий успех торговли является товарораспределительная система и транспорт, при этом главную роль играет расширение возможностей распределительных центров, универсализация предоставляемых услуг и максимальная экономия ресурсов на пути движения товаров. Отсюда вытекает понятие «распределительная логистика».

Распределительная логистика – это важная часть общей логистической системы, представляющая собой совокупность координированных функций, реализуемых в процессе оптовой продажи товаров.

Функции распределительной логистики:

- размещение, сортировка, накопление запасов готовой продукции;
- выбор оптимальных форм товародвижения;
- определение покупательного спроса и организация его удовлетворения;
- структура распределительных сетей и каналов;
- рассредоточение и консолидация товаров, управление запасами.

Управление материальными потоками в момент реализации готовой продукции не обходится без логистических центров, поскольку они содействуют повышению результативности и продуктивности логистических процессов и удовлетворению потребителей [1].

Актуальность данной темы обусловлена тем, что в настоящее время требуется эффективно решать проблемы, связанные с развитием логистических центров. Ведь они направлены на инфраструктуру товарного рынка и для населения являются важной частью комплексного обслуживания. Тем самым расширяя строительство логистических центров удастся не только увеличить товароборот, но и повысить уровень обслуживания клиентов.

На сегодняшний день одним из ключевых направлений развития России является модернизация инфраструктурного снабжения территорий и ее интегрирование в мировое транспортное пространство, исходя из этого предполагается организация международных транспортных коридоров на основе развитой транспортно-логистической инфраструктуры. Одним из основных объ-

ектов транспортно-логистической инфраструктуры является логистический центр. Рассмотрим понятие «логистический центр»

В научных исследованиях, например, в работе В. И. Сергеева говорится, что логистический центр – это система, связывающая несколько организаций и предприятий, совместно эксплуатирующих логистическую инфраструктуру, размещенную на конкретной территории под руководством управляющей компании, и за счет регулирования и интеграции логистической деятельности, гарантирующей добавленную стоимость для участников и клиентов.

В толковом словаре профессоров П. Клауса и В. Кригера говорится, что логистический центр – это многофункциональный объект совместно с управляющей организацией и инфраструктурой, посредством которых осуществляются логистические услуги, связанные с распределением, приемкой, получением товаров, а также иные услуги, предоставляемые хозяйствующим субъектам [2].

Таким образом, логистический центр – это организация, которая занимается хранением и обработкой грузов, их таможенным оформлением, а также обеспечивающая транспортно-экспедиционное обслуживание на базе логистической координации участников транспортно-логистического процесса.

Основной целью логистической системы распределения является доставка товара в соответствующее место и в нужное время, ведь задача логистики заключается в удовлетворении сформированного маркетингом спроса с минимальными затратами, следовательно, для решения такой задачи ключевое значение имеют каналы распределения.

Каналы распределения – это совокупность отдельных лиц или организаций, которые отвечают за продажу товара потребителю. Использование каналов распределения приносит производителям выгоды:

- уменьшение объема работ по распределению продукции;
- доведение товара до целевых рынков и его обеспечение широкого доступа;
- продажа продукции более действенным способом;
- вложение сэкономленных средств в основное производство;
- экономия финансов на распределение продукции.

Решение логистических центров о выборе канала распределения считается одним из важных, которое необходимо применить организации, ведь канал распределения – это способ, с помощью которого движутся товары от производителя к потребителю. Выбор канала распределения влияет на время, скорость и сохранность продукции [3].

Логистические центры используют следующие виды транспорта (рис. 1). С точки зрения логистического менеджмента любой вид транспорта имеет свои особенности, а также недостатки и достоинства, определяющие возможности его применения в логистической системе.

Применение каналов распределения (рис. 2) доставляет производителю некоторые выгоды, поскольку гарантирует продажу товаров наиболее эффективными способами, экономит затраты на распределение, позволяет доводить продукцию до целевых рынков [4].

1LP – Фирма – производитель осуществляет все операции по получению и доставке продукции клиенту. Однако в связи с аутсорсингом 1 LP постепенно уменьшается, поскольку большой объем работ возлагается на компании – поставщиков (провайдеры), которые предоставляют качественный сервис клиентам за счет работы с несколькими грузовладельцами.

2LP – Подрядная компания, предоставляющая услуги по транспортировке груза на конкретном этапе транспортной цепи. То есть грузовладелец нанимает транспортную компанию, потому что чаще всего собственник груза не имеет своего транспорта. В России данный вид распределительного канала очень актуален.

3LP – На специализированные компании возлагается часть работы от другой организации (аутсорсинг). На сегодняшний день данный вид распределительного канала очень распространен. В эту категорию входят предприятия, работающие в сфере курьерских или экспедиторских услуг, осуществляющие транспортировку и складирование товаров.

4LP – Организация – подрядчик выступает между производителем и ее партнерами, и управляет процессами цепи поставок клиента: складские, экспедиторские, курьерские услуги. Например, компаниям «Ford» и «Sony» удалось увеличить конкурентоспособность своей продукции.



Рис. 1. Сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта

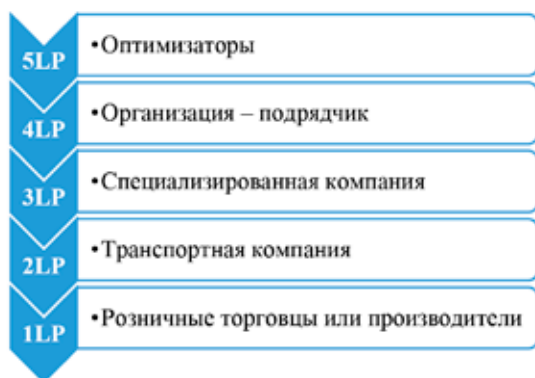


Рис. 2. Каналы распределения

5LP – Оптимизаторы осуществляют услуги сетевого торгового бизнеса. Операторы данного распределительного канала

оказывают услуги по складированию, транспортировке, планированию товаров. Примером выступают американская компания «Amazon» и китайский интернет – магазин «Aliexpress» [5].

### Результаты исследования и их обсуждение

На сегодняшний день логистические предприятия все больше окружены вниманием экономического сообщества. Около 30% функций логистики во всех сферах экономики ежегодно передается логистическим организациям. Однако российские логистические услуги развиты слабо, это связано с тем, что производство мировой экономики замедляется. Именно в России убытки транспортного сектора в 2020 году

составили 230 млрд. руб., в связи с пандемией авиационный сегмент практически остановил логистические операции, а вместе с этим железнодорожный и автомобильный.

Следует отметить, что в 2019 г. наблюдалось замедление темпов международной торговли, а в 2020 году – и вовсе произошел глубокий спад, что снизило эффективность внешнеэкономической деятельности. Это стало возможно, вследствие уже существовавших тенденций, отраженных в аналитических докладах и обзорах за 2019 г. При этом, стремление национальных регуляторов стимулировать экономический рост посредством поддержки спроса за счет дополнительной помощи населению уже привело к росту уровня инфляции (например, в России Центральный банк РФ в течение 2021 года несколько раз принимал решение о повышении ключевой ставки в качестве меры по борьбе с инфляцией, так 17 декабря 2021 года совет директоров Банка России седьмой раз подряд повысил ключевую ставку до 8,5% годовых, изначально он поднял ее до 4,5% годовых, а до 5,5% годовых [6].

Затраты поставщиков в основном связаны с аутсорингом, все услуги, которые

предлагаются – и есть то, на чем компании пытаются сэкономить. Чтобы компания – перевозчик могла предложить заказчику лучшее обслуживание по доступной цене – необходимо постоянная оптимизация транспортных процессов и затрат на логистику. При расчет стоимости грузоперевозок учитывается множество факторов: зарплата водителю, страхование груза, расходы на топливо и т.д. В результате оптимизации в подсистемы логистики внедряются улучшения, которые приводят к снижению расходов и повышению безопасности качества грузоперевозок.

По мнению авторов стратегически важным инструментом логистической системы является SWOT – анализ, который помогает организации выявить свои слабые и сильные стороны, риски, конкурентоспособность товара в отрасли. Рассмотрим данный анализ на примере России (таблица).

Проанализировав, положение России в логистической сфере можно выделить основные препятствия, влияющие на политику государства в области логистики страны, требующей упорной работы над улучшением экономической инфраструктуры, которая уступает лидерам в этом сегменте [7].

SWOT-анализ логистической отрасли России

S	W	O	T
1. Консолидация объемов потребляемых логистических услуг.	1. Низкий уровень технологичности процессов. Россия на сегодняшний день совершенствуется на 3 LP.	1. Участие логистических и смежных компаний в деятельности консультативных, общественных и прочих советах с органами госвласти.	1. Недоверие экспортеров к логистическим компаниям в отношении их возможностей, ответственности и стоимости услуг.
2. Использование аутсорсинга логистики (связано с дефицитом высококвалифицированных кадров).	2. Неэффективность цепей поставок. Низкая конкурентоспособность промышленности, одной из причин которой является невысокая степень проработки логистических аспектов.	2. Развитие ресурсной базы логистической системы (человеческих, интеллектуальных и т.д.).	2. Замедление международной торговли (связано с эпидемиологической обстановкой). Возможно сокращение мировой торговли и внешнеэкономической деятельности.
	3. Недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры.	3. Рост сегмента e-commerce – драйвера дальнейшего развития логистики (гибкость условий доставки; предложение вариативных логистических услуг, позволяющих отдать в одни руки операции по хранению, сборке, упаковке и предпродажной подготовке).	3. Недостаточная поддержка развития государством. Риск дефицита долгосрочных инвестиционных ресурсов, необходимых ежегодно для достаточного и сбалансированного воспроизводства соответствующей инфраструктуры.
	4. Нехватка высококвалифицированных кадров, которые понимают особенности организации процессов внутри конкретных логистических систем с учетом российской спецификации		

1. Недостаточная степень развития современных систем в отношении коммуникаций электронного типа.

Иностранные конкуренты в исследуемой сфере используют современные автоматизированные системы. Так, ряд ресурсов на базе стандарта EDI позволяют объединить базы данных участников логистического процесса, что в свою очередь позволяет получить своевременный доступ к полезной информации и наладить информационный обмен. В России процесс цифровизации набирает обороты, стремительно завоевывая экономическое пространство [8]. В 2021 году Правительством РФ был одобрен проект, предопределяющий порядок перевода документов в онлайн формат без потери формальных юридических признаков. Данная инициатива осенью этого же года стала реализовываться Министерством экономического развития РФ, комплексная реформа нацелена на сокращение бюрократических барьеров, то есть стала активно продвигаться идея электронного документооборота. Многим ведомствам, координирующим внешнеэкономическую сферу, предстоит создавать единую правовую, методическую базу информационного сотрудничества, решать проблему дублирования документов в бумажной и электронной версиях, что усложняет процесс контроля как для самих госслужб, так и для предпринимателей [9].

2. Отставание транспортных возможностей в соответствии с запросами поставщиков грузов (особенно автотранспорт) и технического, а также технологического уровня развития транспортных средств. На первом месте в РФ по удобству, наличию, охвату территорий находится железнодорожная инфраструктура, которая занимает 33 место в мире, а по инфраструктуре автомобилей дорог Россия занимает 123 место. Например, трасса М – 12 Москва – Казань протяженностью 729 км по плану с 2020 года должна быть построена до 2027 года. По этапу строительства в первую очередь влияет нехватка производственных мощностей, что связано с реализацией национального проекта «безопасные и качественные дороги» на период с 2019 по 2030 годы, по которому выделяются на всю транспортную отрасль триллионные бюджеты, под которые необходимы кадры, персонал, соответствующее оборудование, которых в России не хватает, что касается подготовки к строительству, то здесь влияет низкая квалификация специалистов

со стороны согласующих органов, а также со стороны заказчика [10].

3. Дефицит высококвалифицированных кадров в области логистики. На сегодняшний день стоимость обучения по специальности «Логист» в среднем составляет 150 – 300 тысяч рублей, следовательно, не каждый может позволить себе такое обучение, вместе с этим отсутствие связи теории и практики, недостаточное освоение современных программ в области логистики, в следствие чего, обучающиеся теряют интерес к учебе. В настоящее время ощущается определенный недостаток специалистов, имеющих не только опыт на практике, но и обладающих широким спектром фундаментальных теоретических знаний в области логистики. Государство должно поддерживать такое образование, например, предоставлять больше бюджетных мест, целевые места, совместное обучение и подготовка будущих специалистов по запросу работодателей. Подготовка такого рода кадров имеет большое значение в решении данной проблемы, так как хорошие специалисты по логистике должны обладать знаниями из различных областей, а также знать общие взаимосвязи между функциональными областями бизнеса [11].

России необходимо перенимать опыт союзников, чтобы выводить логистику на более высокий уровень. В качестве примера рассмотрим позитивный опыт нашего партнера в группировке BRICS, как Китайская Народная Республика. Именно BRICS выполняет такие функции как создание благоприятной деловой среды для инвесторов и предпринимателей всех стран союза, содействие взаимной торговле и инвестициям, развитие рыночных взаимосвязей, что немаловажно для развития логистики.

Основные преимущества Китая в построении логистики, использование которых может обеспечить рост эффективности распределительных процессов в России, следующие:

- эффективная производственная логистика. В Китае существуют производственно-логистические кластеры – это региональные территории, на которых образуется высокая концентрация промышленных производств одной или нескольких отраслей. На одной территории концентрируются поставщики, производители, финансовые организации, регулирующие процесс производства, а также логистические предприятия. Например, в Китае есть кластер ком-

пьютерных программных продуктов в городе Чэнду, что обуславливает эффективное развитие логистических услуг страны [12].

- развитая транспортная инфраструктура (автомобильные дороги). По протяженности автомагистралей Китай занимает первое место по миру и составляет – 142 500 км. В 1988 г. в Китае была принята программа строительства автомагистралей и уже к 1999 г. темпы строительства в 4 000 – 6 000 км высокоскоростных дорог. В эксплуатацию в Китае сдается в 2 – 3 раза больше автомагистралей, чем в России и магистралей в Китае в 70 раз больше, чем в нашей стране [13].

- интеграция с логистическими терминалами стран Европы и Азии. В Китае существует ряд крупных операторов, которые для устойчивого существования на логистическом рынке мира имеют цель тесного сотрудничества с другими странами. В качестве примера можно обратиться к опыту китайской логистической компании China Ocean Shipping Group Company (COSCO Group). Инициатива к созданию такой структуры принадлежит государству, в результате чего в 2016 году состоялось слияние двух фирм: COSCO и China Shipping. В настоящее время этот логистический гигант входит в десятку крупнейших контейнерных операторов с перевалочной мощностью около 180 млн. тонн груза в год. Находясь под государственным контролем (в составе правления – члены Комитета по контролю и управлению государственным имуществом КНР) корпорация выступает совладельцем ряда портовых терминалов в Китае, Сингапуре, Бельгии, Египте и Греции. Укрепление и государственная поддержка позволила расширить спектр услуг. Это не только морская транспортировка, но и стивидорная деятельность, финансовые и ИТ – услуги.

- Поскольку внешнеэкономическая деятельность является важной не только для отдельно взятой корпорации, но и экономической системы страны, то создание жизнеспособных логистических структур может быть взято на вооружение в отдельных российских отраслях с целью повышения их конкурентоспособности. И уже есть положительные примеры. В 2007 году Федеральное агентство по регулированию продовольственного рынка, которое по поручению Министерства сельского хозяйства занималось мониторингом операций на мировом рынке зерна – было преобразовано в Объединенную зерновую компанию. Ее основная задача – координа-

ция движения зерновых культур на экспорт, поддержка деятельности отечественных экспортеров. Сегодня это успешная компания с государственным участием, оказывающая широкий спектр логистических услуг для рынка сельхозпродукции [14].

### Выводы

Таким образом, логистические центры являются связующим звеном международной торговли, объединяя запросы государства, потенциальных покупателей и производителей. Являясь частью инфраструктуры любого государства – они участвуют в распределительных процессах, обеспечивая движение грузов от производителя до конечного потребителя. Для России, с ее огромным ресурсным потенциалом, особым географическим расположением и наличием тесных деловых контактов с зарубежными партнерами недостаточная емкость транспортной инфраструктуры, нехватка складских и перевалочных мощностей, медленный темп освоения информационных логистических систем, дефицит соответствующих специалистов выступают препятствием для расширения экспортного потенциала и увеличения привлекательности логистических маршрутов для стран, осуществляющих транзит по нашей территории.

В этой связи опыт Китая сможет помочь России достичь желаемых результатов в логистике, а совместное развитие и обмен опытом в логистической сфере даст дополнительное преимущество в укреплении положения стран в мировой экономике. Для повышения эффективности сотрудничества России и Китая в трансграничных логистических операциях необходимо:

1. формирование межрегиональных производственных цепочек для формирования промышленных кластеров;
2. развитие сотрудничества служб по вопросам расширения транспортных логистических цепочек, совершенствования складской и перевалочной инфраструктуры;
3. создание российско-китайских особых зон в целях разработки передовых технологий, обеспечивающих высокие темпы цифровизации, информационной защиты участников внешнеторговых отношений.

Возможно, в будущем, успешная российско-китайская коллаборация станет привлекательной для других стран и в первую очередь партнеров по крупной торговой площадке – BRICS.

*Библиографический список*

1. Денисова В.А. Организация распределительной логистики на предприятии // Евразийский союз ученых. 2019. № 1. С. 116-210.
2. Николаева Е.В. Логистические центры и логистическая инфраструктура российской экономики // Экономика и бизнес. 2021. № 3. С. 253-257.
3. Азимов Т.А. Каналы распределения, их уровни и тенденции развития // Экономика и бизнес: теория и практика. 2018. № 2. С. 87-93.
4. Ал-Шариф Д.М., Марцева Т.Г. Совершенствование логистических решений в вопросах управления транспортировкой в цепях поставок // Вестник Тульского филиала Финуниверситета. 2021. № 1. С. 95-97.
5. 4PL, 3PL, 2PL, 1PL и новый 5PL – все уровни логистики. [Электронный ресурс]. LOGISTIC SOLUTIONS. URL: <https://www.logistic-service.biz/info/articles/5pl-1pl/> (дата обращения: 28.03.2022).
6. Мировая торговля и рынки в 2020–2021 гг. под влиянием пандемии COVID–19 // Маркетинг и логистика. [Электронный ресурс]. URL: <https://marklog.ru/mirovaja-torgovlja-i-rynki-v-2020-2021-gg-pod-vlijaniem-pandemii-covid-19/> (дата обращения: 05.02.2022).
7. Логистика в России: развитие, проблемы, перспективы // Старт в науке. [Электронный ресурс]. URL: <https://school-science.ru/> (дата обращения: 03.11.2021).
8. Достова О.С., Вобляя И.Н. Исследование влияния информационных технологий на эффективность управленческой деятельности: материалы всероссийской научно-практической конференции «Приоритетные направления развития экономики страны в условиях глобализации: теория и практика». Новороссийск, 2021. С. 414-418.
9. Правительство одобрило законопроект об электронном документообороте // РИА Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20210513/zakonoproekt-1732225015.html> (дата обращения: 08.02.2022).
10. Российские дороги // Ati.su. [Электронный ресурс]. URL: <https://news.ati.su/article/2019/11/27/rossijskie-dorogi-medlennee-huzhe-i-dorozhe-303063/> (дата обращения: 11.02.2022).
11. Алейник М.В. Проблемы профессионального развития и подготовки кадров в сфере логистики // Вопросы студенческой науки. 2019. № 12. С. 65-74.
12. Производственно-логистические кластеры КНР: специализация и производство товаров в Поднебесной // CHINALOGIST. [Электронный ресурс]. URL: <https://chinalogist.ru/book/articles/obzory/proizvodstvenno-logisticheskie-klastery-knr-specializaciya-i-proizvodstvo> (дата обращения: 13.02.2022).
13. Современный Китай. Транспортная инфраструктура // Партнер. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.partner-inform.de/partner/detail/2018/> (дата обращения: 16.02.2022).
14. Топ-10 логистических компаний Китая // CHINALOGIST. [Электронный ресурс]. URL: <https://chinalogist.ru/articles/top-10-logisticheskikh-kompaniy-kitaya-19318> (дата обращения: 23.11.2021).