

УДК 656

***И. Н. Вобляя***

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»  
(Финансовый университет) Новороссийский филиал, Новороссийск,  
e-mail: savinvaav@mail.ru

***Т. Г. Марцева***

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»  
(Финансовый университет) Новороссийский филиал, Новороссийск,  
e-mail: kalipso-dream@mail.ru

***А. Р. Петрич***

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»  
(Финансовый университет) Новороссийский филиал, Новороссийск,  
e-mail: Aleksacha2002@mail.ru

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ

**Ключевые слова:** логистика, поставки, тенденции, цепочки, технологии.

На сегодняшний день деятельность практически любого предприятия тесно связано с необходимостью транспортировки грузов/товаров. Еще относительно недавно влияние COVID-19 и ограничения, связанные с пандемией, казались самым большим потрясением для логистического рынка. В статье показано как рынок логистических услуг адаптируется в новых реалиях – как меняются схемы поставок под влиянием внешних факторов, порой не предсказуемых. Санкции практически «парализовали» авиасообщение с «недружественными странами», что сразу ударило как по морским перевозкам, так и автомобильному транспорту. Упали погрузки на железной дороге, а с рядом стран грузовое сообщение прекращено. Причиной контейнерного кризиса послужил первый локдаун в Китае в 2020 г. Данная ситуация не могла затронуть и логистический рынок России. Сегодня органы власти находятся в поиске оптимальных решений и разрабатывают новые маршруты. Индивидуальный подход к реализации логистических услуг – предстоящий тренд, так как глобальная переориентация привела к изменению цепочек, а это в свою очередь усиливает роль тех компаний, которые смогут предложить уникальный и эффективный сервис, учитывающий нюансы текущей ситуации в мире.

***I. N. Voblaya***

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

***T. G. Martseva***

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

***A. R. Petrich***

Novorossiysk Branch of the Financial University under the Government  
of the Russian Federation, Novorossiysk, e-mail: Aleksacha2002@mail.ru

## PROBLEMS OF LOGISTICS DEVELOPMENT IN NEW REALITIES

**Keywords:** logistics, supplies, trends, chains, technologies.

Today, the activity of almost any enterprise is closely related to the need to transport goods/goods. Until relatively recently, the impact of COVID-19 and the restrictions associated with the pandemic seemed to be the biggest shock to the logistics market. The article shows how the logistics services market adapts to new realities – how supply chains change under the influence of external factors, sometimes unpredictable. The sanctions practically «paralyzed» air traffic with «unfriendly countries», which immediately hit both sea transportation and road transport. Loading on the railway has fallen, and freight communication with a number of countries has been discontinued. The cause of the container crisis was the first lockdown in China in 2020. This situation could not affect the logistics market of Russia. Today, the authorities are in search of optimal solutions and are developing new routes. An individual approach to the implementation of logistics services is an upcoming trend, as global reorientation has led to a change in chains, and this in turn strengthens the role of those companies that will be able to offer a unique and effective service that takes into account the nuances of the current situation in the world.

## Введение

Актуальность темы заключается в том, что на сегодня деятельность практически всех предприятий связана с необходимостью транспортировки товаров (грузов). Основной задачей логистических компаний, в связи с мировой нестабильностью, является – поиск логистических подходов, которые позволят адаптироваться под изменения внешней среды, а так же выбор новых стратегических приоритетов, позволяющих повысить конкурентоспособность. Так как глобальная переориентация повлекла за собой серьезные изменения в цепочках поставок, то индивидуальный подход к реализации логистических услуг на сегодняшний день – это предстоящий тренд. Отсюда, можно выделить основные угрозы для бесперебойного ведения бизнеса: приостановка работы аэропортов на юге страны; продолжающаяся эпидемиологическая обстановка; санкции в отношении российских портов; значительные ограничения с валютными операциями и сложности в расчетах с иностранными контрагентами.

Цель исследования – проанализировать изменения в сфере логистики.

## Материалы и методы исследования

Основными методами исследования являются анализ и синтез.

## Результаты исследования и их обсуждение

Сегодня рынок логистических услуг проходит этапы адаптации к новым условиям и те схемы поставок, которые выстраивались вчера, сегодня могут быть просто не актуальны.

1. Сосредоточение внимания на удержании водителей. Без водителей товары просто не могут доставляться из одного места в другое, и цепочки поставок разрушаются. Грузоперевозки являются основным источником контейнерных перевозок после разгрузки груза в порту. Нехватка грузовых мощностей означает, что большая часть объема контейнеров простаивает на объектах с ограниченными возможностями. Когда товары и сырье не перемещаются, страдают бизнес-операции: товары не могут попасть в процессы инвентаризации и быть проданы / отправлены клиентам.

После того, как груз выгружен в порту, грузоперевозки являются основным видом интермодальных перевозок. Из-за нехватки транспортных мощностей большинство грузовых контейнеров простаивают на объектах с огра-

ниченной пропускной способностью. Это приводит к ухудшению корпоративных операций. Проблема в том, что не хватает транспортных средств или водителей. Из-за темпов роста в 2021 году у небольших компаний, занимающихся грузоперевозками, практически нет стимулов для увеличения пропускной способности. Это мешало им инвестировать в новые транспортные средства [3].

2. Локализация цепочки поставок. Поведение потребителей требует, чтобы все было доступно для сверхбыстрого выполнения по разумной цене. Из-за высокой конкуренции в 2021 году, доставка по требованию быстро превратилась в отличительную особенность. Доставка в тот же день когда-то была чем-то неслыханным. Сегодня это становится больше, чем просто «дополнением», теперь этого ожидают многие потребители [4].

3. Создание гибких цепочек поставок с помощью передовых технологий цепочки поставок.

Наблюдается движение за унификацию технологий цепочки поставок от электронной коммерции до обслуживания после покупки и от первого километра до последнего. Технологический ландшафт управления цепочками поставок быстро меняется. Чтобы идти в ногу со временем, процессы требуют автоматизации, системы и данные должны быть интегрированы, работники должны иметь новые ресурсы, а менеджеры должны иметь лучшую видимость цепочки поставок. Все это требует инвестиций в платформу оптимизации цепочки поставок, которая может выполнять все вышеперечисленное.

4. Использование краудсорсинговых поставок и нескольких партнеров по логистике. Эффективное управление несколькими автопарками – еще один ключевой шаг на пути к экономии затрат, удовлетворению ожиданий клиентов и обеспечению бесперебойной работы цифровой цепочки поставок.

Доставка запланированных или масштабных заказов в тот же день часто требует работы с несколькими автопарками в различных комбинациях собственных водителей и сторонних поставщиков [1].

При оптимизации управления доставкой компаниям следует сосредоточиться на том, как они управляют автопарками в целом, так и водителями в отдельности. Использование нескольких автопарков – важная тенденция в цепочке поставок, поскольку она обеспечивает гибкость в процессе доставки, дает компаниям резервное решение, если что-то пойд-

дет не так (управление рисками), и создает партнеров по цепочке поставок, которые полагаются друг на друга в процессе.

5. Переход к решениям для доставки «последней мили».

В то время как глобальные проблемы с цепочками поставок свирепствуют практически повсюду, розничные торговцы должны сосредоточиться на решениях для доставки «последней мили».

Клиенты хотят получать заказы быстро и прозрачно, а так же точно знать, где находится их заказ, когда он прибывает и так далее. Технологии, доступные сегодня на «последней миле», дают логистическим компаниям возможность сделать эту часть цепочки поставок видимой для всех вовлеченных сторон, независимо от того, доставляют ли они небольшие посылки, мебель, медицинское оборудование или даже автомобили на солнечных батареях. Процесс должен быть понятен всем участникам, а проблемы должны решаться на месте.

Когда розничные торговцы и логистические компании объединяются в качестве партнеров по цепочке поставок, сосредоточившись на создании наилучшей доставки «последней мили», задействованные технологии позволяют им адаптироваться к рынку и справляться с неожиданными событиями. К ним могут относиться проблемы с трафиком, маршрутизацией, невозможность доставки посылок по разным причинам и многое другое. Использование ИИ и машинного обучения является преимуществом в этом случае и определит, кто будет рассматриваться в качестве лидеров цепочки поставок в 2022 году [7].

6. Сосредоточение внимания на управлении возвратными цепочками поставок. С увеличением количества онлайн-заказов вполне естественно, что доходы также будут увеличиваться. Компании, которые хотят оставаться в курсе тенденций в цепочках поставок, должны сосредоточиться на управлении возвратами. Доступная сегодня, технология цепочки поставок, позволяет автоматизировать и максимально прозрачно управлять возвратами. [2, с.30].

7. Сокращение углеродного следа. Розничные сети поставок являются крупнейшими производителями выбросов углерода, на долю которых приходится более 50% выбросов углерода в промышленности. Недавние исследования показывают, что к 2030 году рост электронной коммерции приведет к увеличению выбросов углерода,

связанных с доставкой, более чем на 30%. Внедрение экологически чистых методов логистики во всей цепочке поставок – в частности, за счет устойчивых вариантов электронной коммерции и операций доставки – поможет цепочкам поставок оставаться конкурентоспособными и даже увеличить долю рынка в будущем [5].

В последние месяцы расширился спектр торговых связей с Россией и странами, которые находятся в обостренных отношениях с ней. Он превышает более 50% от общего объема торговли, данные были предоставлены в аналитике международной аудиторско-консалтинговой сети Finexpertiza в апреле 2022 года. Объем торговли из стран ЕС сократился, что, согласно совокупным данным, составляет около 36% от общего объема торговли в Российской Федерации. Цифра превышает в 2 раза оборот с Китаем. Однако ни один из ранее действовавших европейских коридоров в настоящее время полностью не закрыт. Несмотря на трудности и длительные задержки, грузы продолжают перевозиться из Европы, в том числе по традиционным коридорам – через страны Балтии или морским путем в порт, а затем колесным транспортом в Россию.

Нынешний активный рост обусловлен такими коридорами, как Европа–Турция–Азербайджан–Дагестан. По данным транспортной биржи ATI.SU, например, количество заявок на автомобильные перевозки из Азербайджана в Россию увеличилось на 335% (по сравнению с февралем 2022 года, данные за март). Транзит через другие республики бывшего Советского Союза также растет – количество заявок на перевозку грузов из Грузии в Россию увеличилось на 130%, а из Казахстана – на 76%.

В настоящее время у Азербайджана есть возможность стать центральным пунктом назначения для российских грузовых компаний и грузоотправителей. Другой потенциально интересный коридор – через Грузию – однако, он менее предсказуем в этом отношении.

Несомненно, что в ближайшем будущем прямые поставки из Китая в Россию и транзит товаров через страны Центральной Азии будут набирать обороты. По итогам первого квартала текущего года объем товарооборота между Россией и Китаем достиг 38,17 миллиарда долларов США. Согласно данным Главного таможенного управления Китайской Народной Республики, этот показатель увеличился на 28,7% по сравнению

с аналогичным периодом прошлого года. Поскольку часть европейской товарной группы будет заменена Китаем, рост объема торговли здесь будет значительным.

Еще одним фактором при выборе нового коридора станет создание распределительных центров в странах с промежуточными звеньями поставок. Старые направления привлекательны тем, что обладают достаточной инфраструктурой для достижения всестороннего грузооборота. Сегодня – в новом коридоре – такой инфраструктуры нет, ее придется строить для нужд грузоотправителей. Когда ранее грузовой путь достигает 2000-3000 километров из Польши или Германии в Россию, то на «новой дороге» протяженность стала 5000-6000 километров. Такие изменения позволяют прогнозировать увеличение затрат примерно в 1,5–2 раза [6].

Стоимость увеличится не только из-за перехода на новые коридоры. Например, логистический рычаг торговли с Китаем не увеличился, но объем грузоперевозок в этом направлении значительно увеличивается. В среднесрочной перспективе это вызовет увеличение спроса на услуги грузовых компаний, а нехватка контейнеров еще больше подстегнет этот спрос. Еще одним фактором роста стоимости в восточном направлении является плата за перевозку в обе стороны. Организовать закрытую доставку в оба конца с Китаем, как и с Европой, просто не получится – Россия не обеспечивает Китай таким количеством товаров. Сейчас этот фактор не так очевиден, потому что у грузоотправителя все еще есть остаток товара. Но как только ситуация изменится, тарифы, которые будут устанавливать операторы, также изменятся. Эти факторы могут привести к повышению тарифов на 20-30%. Наконец, все эти повышения цен будут учитывать стоимость товаров на полках [8].

По сравнению с другими видами транспорта роль автомобильного транспорта будет возрастать. Традиционно это наиболее гибкий способ доставки и адаптируется к изменениям быстрее, чем другие виды транспорта. Учитывая, что автомобильные перевозки в основном используются для сообщения с Европой, у грузоотправителя вообще нет выбора.

Конечно, большая часть импорта приходится и будет продолжаться приходиться на порт, но дальнейший поток товаров также в основном осуществляется за счет колесных перевозок. Сейчас портовая часть понесла серьезные убытки – крупнейшие судо-

ходные компании отказывается отправлять грузы в Россию. При этом, основная часть грузов на морском направлении в европейской части РФ приходит в порт Новороссийска, где еще осталось два сервиса (Китай/ЮВА/Черное море), принимающих заявки на длинном плече [9].

По данным РЖД, погрузка ж/д за первое полугодие 2022 года снизилась на 1,1%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Сектор железнодорожных перевозок пострадал в меньшей степени, при этом происходит кардинальное изменение географии грузоперевозок, а именно грузы разворачиваются на Восток и на Юг, через Казахстан, Азербайджан, транскаспийские маршруты. Кроме того, увеличение объема торговли с Китаем может стать дополнительной движущей силой для их развития.

Одним из способов решения этих проблем может быть сокращение расходов на доставку путем организации логистических узлов в крупных приграничных железнодорожных узловых зонах. В свою очередь, оттуда до пункта назначения товар будет транспортироваться автомобильным транспортом. Это позволит использовать дополнительный транспорт, который был выпущен на европейских маршрутах.

Основные вызовы для отрасли – это закрытие воздушного сообщения между Россией, США, Европой (в общей сложности закрыто воздушное пространство в пределах 36 стран); односторонне расторжение договоров о лизинге более чем с 700 воздушными судами, которые были арендованы российскими эксплуатантами за рубежом; в «черный список» Европейского Союза внесены 21 российская авиакомпания. И как следствие, увеличение цен с начала 2022 года на 25-30%.

По мнению исполнительного директора Radius Group, Захара Валькова: те пути, которые были выстроены и стабильны, почти моментально стали недоступны в силу геополитических изменений» [10]. Логистические операторы вынуждены перенаправлять грузы в альтернативные точки. Например, сегодня «небо» устроено таким образом, что большинство авиакомпаний вынуждены использовать Екатеринбург как пересадочную базу для грузоперевозок. Турция и ОАЭ приняли на себя основной объем «траншшипинга» из большинства стран. Что касается Узбекистана и Ирана, то они тоже пытаются встроиться в логистические цепочки, однако, мощности аэропортов серьезно сдерживают работу.

### Выводы

В силу изменяющихся условий, нестабильности экономических отношений логистика претерпевает свои изменения, поэтому делать какие-либо прогнозы по рынку очень сложно.

Основными каналами завоза товаров можно назвать такие страны как Иран, Казахстан, Турция, ОАЭ а так же укрепление логистических связей с Индией и Пакистаном.

При этом, стоит отметить, что вопреки санкций, согласно прогноза М.А. Research 2022 год покажет прирост российского рынка транспортно-логистических услуг в 6% и к концу года оборот составит 4,16 трлн руб. [11; 12, с. 53].

В итоге, самой большой проблемой в логистике остаются сроки, которые гарантировать никто не готов. Но, сегодня в логистике особенную важность представляют не сколько сроки, а возникший целый комплекс проблем, связанный с недостаточным уровнем развитости инфраструктуры в но-

вых направлениях. Как показал анализ, логистика ищет оптимальные маршруты. Так, например, в 2024 году планируется запустить трассу М-12 Москва-Казань, которая будет способствовать усилению товарооборота с Восточной Азией.

К этому можно добавить и возникшие сложности с оплатой международным перевозчикам из-за санкций, так как зарубежные перевозчики опасаются не получить оплату, в связи с отключением России от SWIFT и санкциями наложенными на российские банки.

В итоге, на сегодняшний день, можно выделить три основных проблемы в данной отрасли:

- нарушение логистических цепочек и затруднение трансграничного перемещения грузов;
- вынужденная приостановка самих поставок, а так же заключения новых контрактов;
- проблема с оплатой и любыми финансовыми операциями.

### Библиографический список

1. Агарвал Р. 6 ключевых тенденций, влияющих на логистическую сферу в 2022 г. // KPMG. [Электронный ресурс]. URL: <https://home.kpmg/sg/en/home/insights/2022/03/six-key-trends-impacting-global-supply-chains-in-2022.html> (дата обращения: 02.10.2022).
2. Вобляя И.Н. Организация таможенного контроля за ввозом контрафактной продукции в РФ: анализ и практика управления // Глобальные и региональные вызовы современной экономики: монография / Под общей редакцией В.В. Бондаренко, С.А. Барбашовой, В.А. Юдиной, Я.В. Мочалиной. 2020. С. 25-34.
3. Раскин Г. Новая логистическая реальность // Ведомости. 12.05.21. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/12/921683-logisticheskaya-realnost> (дата обращения: 02.10.2022).
4. Макарова Ю. Как меняется современная логистика: пять главных трендов // РБК. 06.12.21. [Электронный ресурс]. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/industry/cmrm/61a5f59d9a7947e6e3cf4850> (дата обращения: 02.10.2022).
5. Соловьев А. Логистика в новых условиях // Sea News. 29.07.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://seanews.ru/2022/07/29/ru-logistika-v-novyh-usloviyah-4/> (дата обращения: 09.10.2022).
6. Симцова Э. Что будет с логистикой в 2022–2023 годах // ЧЕК. 25.08.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://thecheck.media/logistics-22/> (дата обращения: 08.10.2022).
7. Тенденции в сфере логистики. 03.2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bringg.com/blog/logistics/supply-chain-trends/#:~:text=Top%20%20Supply%20Chain%20Trends%20for%202022%3A&text=Using%20advanced%20supply%20chain%20technology,to%20last%20mile%20delivery%20solutions> (дата обращения: 03.10.2022).
8. Новые тенденции на рынке логистики // GAZ Campus. 14.06.2022. [Электронный ресурс]. URL: [https://azgaz.ru/campus/articles/novyue\\_tendentsii\\_na\\_rynke\\_logistiki/](https://azgaz.ru/campus/articles/novyue_tendentsii_na_rynke_logistiki/) (дата обращения: 03.10.2022).
9. Комерсант. Товары сбились с пути. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5270164> (дата обращения: 09.10.2022).
10. Журнал «CRE Склады и логистика». Пойдем своим путем. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cre.ru/news/88206> (дата обращения: 10.10.2022).
11. Эксперт. Логистика уходит в маневры. [Электронный ресурс]. URL: <https://expert.ru/expert/2022/37/logistika-ukhodit-v-manevry/> (дата обращения: 09.10.2022).
12. Бережной В.И., Сероштан М.В., Марцева Т.Г., Бережная О.В., Бережная Е.В. Проблемы транспортно-логистической системы России в современных условиях (на примере экспорта зерна) // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2022. № 3. С. 52-72.