

Ю. С. Михалева

(директор)

ООО «Прогрессивные транспортные системы»

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Россия занимает выгодное географическое положение на Евразийском континенте, что должно было бы позволить странам континента значительно сократить временные издержки на перемещение товаров. К сожалению, в настоящий момент, в нашей стране пока еще не созданы благоприятные условия для транзитных перевозок. В первую очередь это связано с состоянием транспортно-экспедиционной отрасли, законодательным регулированием, неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог, неразвитость придорожной инфраструктуры, неслаженной системой работы железной дороги.

Кроме того, необходимо отметить таможенное законодательство Российской Федерации, точнее его применение таможенными органами. При единых законодательных нормах для всех таможенных органов, в одних регионах создается благоприятная атмосфера для обслуживания большого товаропотока, тогда как другие регионы импортеры стараются обходить за много тысяч километров.

Создается интересная ситуация, при которой ввоз товаров из Китая производится не по короткому и более экономичному пути, через пограничный переход г. Манчжурия — г.т. Забайкальск, а с организацией сложной мультимодальной перевозки по схеме: — автотранспорт КНР — морской фрахт КНР-РФ — железная дорога РФ — автотранспорт РФ, при этом предпочтение отдается портам в г. Находка, Новороссийск, Санкт-Петербург. Необходимо отметить, что неоднозначность применения таможенных норм, в совокупности с высокими таможенными пошлинами создало тенденцию ухода бизнеса в Казахстан. По Северо-Западному региону, рост транзита за 2012 года составил 9 % . Связано это в первую очередь с более простыми таможенными процедурами, в частности администрирование таможенной стоимости, более низкой ставкой НДС (в Казахстане 12 %). Большая часть товаров, прошедших транзитом из Китая, через Россию в Казахстан, затем снова возвращаются на Российский рынок [1]. Сотрудничество с Евросоюзом тоже складывается не самым лучшим образом. Российские логистические операторы сталкиваются с еще одной проблемой — европейские компании работают на основе логистического аутсорсинга. От российского поставщика услуг ожидают следующего:

- забор груза на территории всего Евросоюза;
- таможенное оформление;

- логистические операции на территории России.

При выходе на европейский рынок Российский логистический оператор должен пройти сертификацию по ISO. Это обязательное условие для получения выгодных контрактов с зарубежными производителями. При этом сертификация на внутреннем рынке не дает никаких преимуществ и не является гарантией предоставления отличного качества услуг.

Необходимо отметить, что европейский логистический рынок сформировался давно, и цены стабилизировались. В России сейчас наблюдается бум логистики, перегрев цен на логистическом рынке и в первую очередь на складскую недвижимость. Европейские производители не готовы к сотрудничеству с развивающимся рынком, который при завышенных ценах не предоставляет требуемый уровень сервиса.

Кроме того, Европа меняет концепцию аутсорсинга с логистико-ориентированного на клиентоориентированный. Это означает, что компания, обслуживающая клиента решает его конкретные задачи [2]. Российские логистические операторы не готовы к таким переменам.

Еще одной проблемой России в международной логистике является отсутствие качественного складского обслуживания. Рынок логистических складских услуг в настоящее время находится в стадии формирования. Особенно остро ощущается несоответствие качество и стоимость услуг складской логистики при работе с европейскими производителями. В первую очередь для европейских поставщиков обязательным является соблюдение всех стандартов и правил при складировании и хранении. Так же необходимо выполнять требования по упаковке и маркировке.

В настоящее время существует не много логистических центров, обеспечивающий наиболее полный комплекс услуг. Максимальная концентрация логистических центров в настоящее время наблюдается в Московском регионе. Считается, что качественная логистическая сеть должна иметь широкую представленность — складские объекты во всех городах с населением свыше 500 тысяч человек. Обязательное условие — наличие складских объектов в крупных транспортных узлах. После вступления в ВТО на Российский рынок существует вероятность того, что придут крупные западные логистические операторы, предлагающие полный комплекс услуг, именно тот, к которому привыкли европейские компании [3].

Тем не менее, необходимо учитывать то, что Россия негласно поделена на две части — Европейскую, где плотность населения выше, концентрация грузопотока и разветвленность дорожной сети больше и Азиатскую — с менее плотной населенностью и менее развитой транспортной системой.

В отношении Иркутской области международная логистика работает по большей части на экспорт природных ресурсов — лес, уголь, нефть, газ, электроэнергия. Если импортный товарный поток по большей части обходит область стороной, то экспортный наоборот — набирает обороты.

Развитие логистики в регионе можно рассматривать с перспективной точки зрения и строить логистический центр, который объединит в себе услуги хранения, перевалки, перетарки, таможенного оформления, фитосанитарного контроля и ветеринарного надзора, а можно рассматривать с реально — существующей и развивать логистику исходя из существующих реалий обслуживания экспортного потока.

Вариант строительства логистического центра — это:

1. Консолидация большого количества заказов от клиентов, которая позволит логистическому оператору выстраивать цепочки кругорейсов, из складов Маньчжурии, Улан-Батора, далее по регионам России, обеспечивая первичную обработку груза в регионе, и как следствие привлечет часть финансового потока от импортных операций.

2. Обеспечение перевозчиков постоянной работой, как следствие снижение стоимости перевозки груза. Но это не означает снижение клиентских ставок, поскольку это является губительным вариантом как для логистических компаний, так и для партнеров в целом. Необходимо обосновать важность добавленной стоимости, которую клиент получает за счет дополнительных услуг, снижающих себестоимость продукции в целом.

3. Создание условий для развития более качественного сервиса за счет наличия большого парка транспортных средств, работающих на постоянной основе.

Необходимо отметить, что кроме сектора топливной промышленности и электроэнергии, китайские предприниматели очень активно работают на экспортном рынке Иркутской области, создавая свои схемы взаимодействия и условия для ведения бизнеса. Яркий тому пример пос. Жилкино, где сконцентрирован экспортно-импортный китайский «логистический центр». Большие площади для складского хранения, стоянка транспортных средств, обслуживающих восточное направление, оптово-розничная торговля. Китайский бизнес самостоятельно создал для себя инфраструктуру, но при этом практически весь денежный поток возвращается обратно в Китай.

Другой пример организации «логистического центра», но уже российскими компаниями работающими в том числе и в экспортном направлении — г. Усть-Кут, где создана инфраструктура для обслуживания нефте- и газопереработки.

Вариант обслуживания экспортного потока — это:

1. Объединение разрозненных перевозчиков, в единую компанию, обслуживающую транспортное направление в добыче полезных ископаемых на севере региона, с целью обеспечения качественными транспортными услугами нефте- и газоперерабатывающую отрасль.

2. Создание склада (с поддержанием специальных климатических условий, с целью сохранения качества деревообработки), который будет выступать оптовым продавцом для китайских компаний.

3. Организация железнодорожной доставки, с предоставлением услуг полного экспедирования груза по территории Китая и Монголии, с обязательным возвратом вагонов.

Обслуживание экспортного потока, это один из менее затратных для реализации сценариев развития логистики региона для Иркутской области.

Список литературы

1. URL: [http://: asmap.ru](http://asmap.ru).
2. URL: [http://: www.loginfo.ru](http://www.loginfo.ru).
3. URL: http://wingi.ru/content_article_view/id-4735.