

Научная статья  
УДК 656.02  
DOI: 10.36871/ek.up.p.r.2022.06.04.002

## ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ КОМПАНИИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО РЫНКА

*Ольга Владимировна Лайчук<sup>1</sup>, Мария Вячеславовна Сысоенко<sup>2</sup>,  
Анастасия Игоревна Кадырова<sup>3</sup>*

*<sup>1, 2, 3</sup> Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса, Владивосток, Россия*

*<sup>1</sup> olga.laichuk@vvsu.ru*

*<sup>2</sup> sysoenko.m@yandex.ru*

*<sup>3</sup> nastya-nastya-d@mail.ru*

**Аннотация.** В статье рассмотрены особенности взаимодействия промышленного предприятия и транспортно-экспедиторской компании в условиях современного рынка. Статья составлена с учетом изменений рынка транспортных услуг в связи с пандемией COVID-19 и сложившейся геополитической обстановкой. В работе обосновывается важность транспортной логистики для предприятия, занимающегося производством и сбытом продукции, на основании опыта высокоразвитых стран. В статье отмечается, что между величиной логистических затрат и количеством продаж существует определенная зависимость, на основании которой при снижении уровня затрат на логистику происходит сильный рост объемов продаж предприятия. В работе представлены этапы работы промышленного предприятия с внедрением в них услуг транспортно-экспедиторской компании. Основное внимание в работе уделено изучению маршрута доставки товара из Италии в Россию через Казахстан, для которого составлена схема и описаны нюансы.

**Ключевые слова:** рынок, маршрут, транспортно-экспедиторские услуги, промышленное предприятие, сбыт, взаимодействие.

**Для цитирования:** Лайчук О. В., Сысоенко М. В., Кадырова А. И. Особенности взаимодействия промышленного предприятия и транспортно-экспедиторской компании в условиях современного рынка // Экономика и управление: проблемы, решения. 2022. № 6. Т. 4. С. 13-18. <https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2022.06.04.002>.

Original article

Economic theory

## FEATURES OF INTERACTION BETWEEN AN INDUSTRIAL ENTERPRISE AND A FREIGHT FORWARDING COMPANY IN THE CONDITIONS OF THE MODERN MARKET

*Olga V. Laychuk<sup>1</sup>, Maria V. Sysoenko<sup>2</sup>, Anastasia I. Kadyrova<sup>3</sup>*

*<sup>1, 2, 3</sup> Vladivostok State University of Economics and Service*

*<sup>1</sup> olga.laichuk@vvsu.ru*

© Лайчук О. В., Сысоенко М. В., Кадырова А. И., 2022.

<sup>2</sup> sysoenko.m@yandex.ru

<sup>3</sup> nastya-nastya-d@mail.ru

**Abstract.** *The article discusses the features of interaction between an industrial enterprise and a freight forwarding company in the conditions of the modern market. The article was compiled taking into account changes in the transport services market in connection with the COVID-19 pandemic and the current geo-political situation. The paper substantiates the importance of transport logistics for an enterprise engaged in the production and marketing of products based on the experience of highly developed countries. The article notes that there is a certain relationship between the value of logistics costs and the number of sales, on the basis of which, with a decrease in the level of logistics costs, there is a strong increase in the company's sales. The paper presents the stages of the work of an industrial enterprise with the introduction of the services of a freight forwarding company. The main attention in the work is paid to the study of the route for the delivery of goods from Italy to Russia through Kazakhstan, for which a scheme was drawn up and the nuances were described.*

**Keywords:** *market, route, freight forwarding services, industrial enterprise, sales, interaction.*

**For citation:** Laychuk O. V., Sysoenko M. V., Kadyrova A. I. (2022) Features of interaction between an industrial enterprise and a Freight forwarding company in the conditions of the modern market. *Economics and management: problems, solutions.* Vol. 4. No 6. Pp. 13-18. <https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2022.06.04.002>.

Не секрет, что период пандемии COVID-19 внес множество изменений во всю систему международной логистики. Если еще в 2019 г. процесс работы транспортных компаний воспринимался с точки зрения закреплённой многолетней практики, то период с 2020 по 2021 г. отметился в истории сбоем глобальных цепочек поставок. До сегодняшнего момента на юго-восточном направлении транспортного сообщения сохраняется проблема отсутствия стабильности и устойчивости доступных маршрутов доставки грузов в Россию, в связи с чем появляется необходимость у экспедиторских компаний иметь в резерве взаимозаменяемые маршруты [12, с. 181].

Европейское логистическое направление также претерпело изменения, нашедшие отражение в динамичном и до сих пор не прекращающемся росте затрат на автомобильные перевозки. В связи с этим в большинстве случаев транспортным компаниям Европы приходится пересматривать контракты с клиентами и изменять прописанные в них условия при невозможности их выполнения без риска уйти в убыточную деятельность.

Наряду с этим 2022 г. также принес на логистический рынок России значительные изменения. В связи со сложившейся геополитической обстановкой по определенным причинам российские импортеры оказались отрезаны от используемых цепочек поставок, а транспортно-экспедиторские компании оказались в затруднительном положении [11, с. 55]. Соответственно, чтобы не

терять объемы грузопотока и клиентов, каждая из сторон была вынуждена искать новые маршруты доставки товаров на территорию Российской Федерации в обход закрытых схем.

На сегодняшний день транспортная логистика для предприятия, занимающегося производством и сбытом продукции, представляет собой очень важную сферу деятельности. Опыт высокоразвитых стран показывает, что между величиной логистических затрат и количеством продаж существует определенная зависимость [2, с. 46]. На основании нее при снижении уровня затрат на логистику происходит сильный рост объемов продаж предприятия. Иными словами, если рассматривать взаимосвязь транспортной логистики и промышленной компании, можно вывести тенденцию, которая заключается в оптимизации существующих на предприятии процессов с использованием уже имеющихся ресурсов через создание наиболее оптимальной транспортной системы. Изучив пять функциональных отраслей логистики, отметим, что именно транспортная логистика носит обобщающий характер для производственной системы в целом, объединяя отдельные процессы, происходящие в компании, в единый механизм изготовления товаров.

На основании рассмотренной информации целью представленной работы является изучение особенностей сотрудничества промышленного предприятия по производству и сбыту

носочно-чулочных изделий и транспортно-экспедиторской компании в условиях современного рынка. В ходе исследования применены методы научного поиска, статистического анализа, синтеза, элементы теории моделирования систем для выявления особенностей взаимодействия транспортной логистики и промышленного предприятия.

В качестве объекта исследования была выбрана логистическая система ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ». Деятельность данного предприятия связана с производством продукции и ее дальнейшим сбытом по территории Дальнего Востока. После изучения логистической системы предприятия была сформирована схема, представленная на рис. 1.



Рис. 1. Схема логистического процесса ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ»

Согласно представленной схеме можно рассмотреть движение материального потока объекта на основании разделения на три этапа. Первый этап включает в себя процесс закупки сырья для производства продукции. Под сырьем в данном случае подразумевается гребенной хлопок, поставляемый компанией «Uztex» (Узбекистан). До склада предприятия пряжу доставляет перевозчик, которому она поступает в виде материального потока [3, с. 4].

Исходя из потребительских предпочтений, ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» начинает производство продукции на втором этапе, во время которого происходит перемещение сырья со склада в цех. В дальнейшем уже завершённый товар попадает либо в отдел готовой продукции предприятия, либо сразу поступает потребителю.

На третьем этапе сбытом продукции ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» занимается отдел продаж, используя различные каналы распределения товаров по Дальнему Востоку. В зависимости от поступивших запросов на продажу продукции предприятие, помимо собственной транспортно-логистической системы, рассматривает сторонних перевозчиков, которые могли бы доставить готовую продукцию в регионы за пределами Дальнего Востока.

В связи с постоянным изменением рынка, ростом цен на сырье и, следовательно, увеличением стоимости готовой продукции ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» ставит вопрос о поиске новых потребителей для реализации готовой продукции в густонаселенном центральном регионе России [5, с. 135]. Наряду с этим сегодня компания стала все чаще получать запросы о доставке товаров в Москву, Санкт-Петербург и Екатеринбург. Осуществление данных запросов возможно с помощью надежного транспортного перевозчика.

Изучив рынок транспортно-экспедиторских компаний г. Владивосток, ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» заключила договор с ООО «Лайнер». Несмотря на то, что приоритетными направлениями деятельности данной компании являются таможенное оформление и международные мультимодальные перевозки из стран Восточной Азии, сегодня ООО «Лайнер» также находится в поиске новых клиентов и принимает запросы на перевозки по России.

Сначала компании сотрудничали в рамках осуществления процессов перевозки на втором этапе логистического процесса ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» [7, с. 40]. В рамках пробной перевозки ООО «Лайнер» была направ-



лена заявка на доставку партии носков (30 коробок) в Московскую область, г. Подольск. Так как данный экспедитор не имеет собственных активов, транспортировка осуществлялась с привлечением партнеров. Не вдаваясь в подробности наименования данной компании, отметим, что ООО «Лайнер» с ней имеет налаженную долгосрочную партнерскую связь и преференции в рамках системы скидок за предоставляемый объем перевозок. Иными словами, ООО «Лайнер» как экспедитор полностью взял на себя организацию перевозки заявленного груза со склада ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» до склада потребителя в Подольске. Транспортировка осуществлялась в сборном контейнере с огрузкой его на железную дорогу в Сухом порту Владивостока, расформированием на станции «Белый Раст» (в Москве) и дальнейшим перегрузом на автомобиль до Подольска [4, с. 126]. При этом представитель ООО «Лайнер» присутствовал на складе при загрузке контейнера, контролируя данный процесс и оформляя все необходимые документы. Отметим, что данная перевозка заняла 2 недели и соответствовала заявляемым экспедитором срокам, груз был доставлен неповрежденным и в полной комплектации.

Второй ступенью выстраивания взаимоотношений была передача ООО «Лайнер» объемов внутрироссийских перевозок с получателями за пределами Дальнего Востока. На сегодняшний день в рамках сотрудничества компании совершили семь перевозок с прибытием товаров в Подольск, Екатеринбург и Красноярск.

Как уже отмечалось ранее, основным поставщиком сырья ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» является компания из Узбекистана, с которой уже в течение 15 лет сохраняются крепкие партнерские отношения и имеется налаженная цепочка поставок. Тем не менее в современных условиях, сложившихся на рынке в связи с геополитической обстановкой, в ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» стали поступать заказы по производству продукции из итальянской пряжи. Так как на данный момент Италия находится в списке недружественных с Россией стран, импорт продукции которой запрещен, у компании появилась проблема по выполнению полученного заказа [9]. Данная ситуация была также предложена ООО «Лайнер» на рассмотрение. Так как упомянутая экспедиторская компания является гибкой и мобильной, она быстро

адаптировалась к текущей рыночной ситуации и взяла перевозку по маршруту «г. Карпи (Италия) – г. Владивосток» в работу.

Используя сервис своих партнеров, ООО «Лайнер» организовало забор пяти паллет пряжи со стокowego оптового склада производителя «LogoPiana» в г. Карпи. Перевозка осуществлялась в составе сборного груза автомобильным транспортом. Привлеченный к перевозке европейский партнер взял на себя обязанности проведения комплекса складских услуг, к которым отнеслись маркировка, переупаковка, паллетирование и документальное оформление груза [1, с. 481]. Так как на данный момент запрещен вывоз грузов из Италии в Россию именно в случаях любого упоминания Российской Федерации в документах, на рынке транспортно-экспедиторских услуг стала набирать обороты практика по доставке товаров через Казахстан [8, с. 27]. В таком случае страной – получателем груза из Европы указывается именно упомянутая республика. Отметим, что между Россией и Казахстаном заключено соглашение о свободной таможенной зоне, поэтому данная схема доставки не приводит к дополнительным расходам на вторичное за таможенное оформление груза [10, с. 90]. Более наглядно описанный маршрут представлен на рис. 2.

Обратим внимание, что как из Италии в Казахстан, так и из Казахстана в Россию товар перемещается с помощью автомобильного транспорта с перегрузом паллет из машины в машину на погранпереходе Петропавловск. На сегодняшний день перевозка по представленной на рис. 2 схеме для российских импортеров оказывается даже дешевле прямого маршрута в связи с сильным демпингом рынка транспортных перевозок [6, с. 134]. Доставка пряжи из Италии во Владивосток заняла около месяца, что также соответствовало заявляемым ООО «Лайнер» срокам. Если ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» в необходимом им графике получения пряжи составит расписания поставок с нужными объемами с учетом фактических сроков доставки, то подобное ожидание не приведет компанию к задержкам в производстве и сбыте продукции.

Таким образом, на основании проведенного анализа особенностей взаимодействия промышленного предприятия ООО «Владивостокская фабрика ЭВЕРНИТ» и транспортно-экспедиторской компании в условиях современного рынка можно заключить, что все сферы логистики,

рассмотренные в работе, стремятся найти выход на новые рынки, расширить свой производственный и сбытовой потенциал, проработать ранее не используемые маршруты перевозок и наладить взаимодействие с новыми партнерами. В условиях современной рыночной ситуации компании, адаптированные под конкретные услуги и имеющие закрепленный опыт их предоставления, вынуждены перестраивать свои внутренние процессы, чтобы сохранить положение на рынке. Присущая рассмотренным транспортно-экспедиторской и промышленной организациям гибкость деятельности позволила им

с точки зрения взаимодействия B2B наладить новые партнерские связи даже в сложившихся затруднительных для этого условиях. На основании вышесказанного можно подвести итог, что представители динамично развивающегося бизнеса способны идти «в ногу» с рынком в тех случаях, когда он отрезает им все пути, перекраивает маршруты и представляет на первый взгляд безвыходную среду. При желании и стремлении и сбытовая, и транспортная логистика могут найти точки соприкосновения и выстроить рабочую цепочку поставок там, где прошлый опыт становится бессильным.

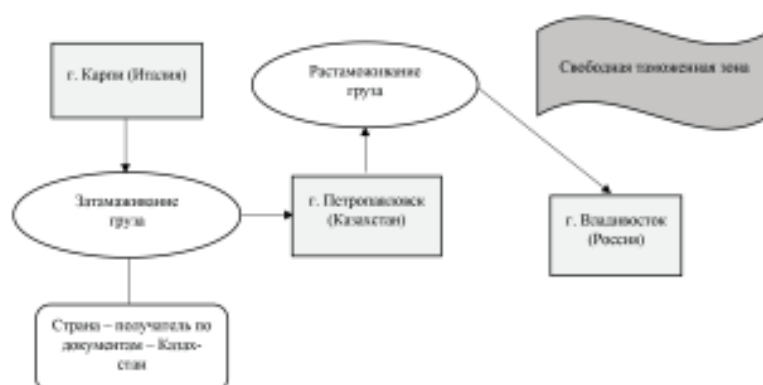


Рис. 2. Схема перевозки пряжи из Италии в Россию

#### Список литературы

1. Аминова М. Т. Понятие и структура управления транспортной логистикой // Аллея науки. 2018. № 7. С. 478–483.
2. Довтаев А. Ш., Манцаев А. У. Методы оптимизации расходов грузовых и пассажирских перевозок // Деловой вестник предпринимателя. 2021. № 5. С. 45–48.
3. Илизова Я. В. Сущность и содержание сбытовой логистики в деятельности предприятия // STUDIUM. 2017. № 2. С. 1–6.
4. Махборода М. Н. Виды транспортных средств, используемых для перевозки // Закон и право. 2022. № 1. С. 124–128.
5. Орлова Н. А., Шиндина Т. А. Совершенствование логистической системы производственного предприятия // Сибирский журнал науки и технологий. 2018. № 1. С. 182–187.
6. Пак Е. Перспективы реализации транзитного потенциала РФ и Казахстана // Мировая экономика и международные отношения. 2020. № 11. С. 132–138.
7. Пожарникова И. М., Иванова Е. А. Транспортная логистика в организации // Вопросы экономики и управления: материалы III Международной научно-практической конференции. Ростов-н/Д., 2018. С. 39–41.
8. Тураева М. О. Новые реалии евразийского транспортного пространства: казахстанский транзит // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 3. С. 25–39.
9. Указ Президента от 05.03.2022 «О временном порядке исполнения обязательств перед некоторыми иностранными кредиторами».
10. Фуж Е. Н. Процедура свободной таможенной зоны как фактор развития особых экономических зон в российской федерации // Вестник Российской таможенной академии. 2020. № 2. С. 87–95.

11. *Ходоскина О. А., Анасович В. Д., Хилькевич А. И.* Роль транспортной логистики в деятельности промышленного предприятия // Наука и прогресс транспорта: вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта. 2019. № 2. С. 49–58.
12. *Чжао Д.* Анализ логистической системы Китая в условиях эпидемии COVID-19 // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2020. № 3 (123). С. 180–184.
13. New Retail. URL: <https://www.retail.ru/news/import-tovarov-dlya-rossii-zastryal-v-portakh-evropy-1-marta-2022-214358>.
6. *Pak E.* (2020) Prospects for realizing the transit potential of the Russian Federation and Kazakhstan. *World Economy and International Relations*, no. 11, p. 132–138 (In Russ.).
7. *Pozharnova I. M., Ivanova E. A.* (2018) Transport logistics in the organization // *Issues of economics and management: materials of the III International Scientific and Practical Conference*. Rostov-on/D. P. 39–41 (In Russ.).
8. *Turaeva M. O.* (2018) New realities of the Eurasian transport space: Kazakhstan transit. *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3, p. 25–39 (In Russ.).
9. Presidential Decree of 05.03.2022 «On the temporary procedure for fulfilling obligations to certain foreign creditors».
10. *Fuchs E. N.* (2020) The procedure of a free customs zone as a factor in the development of special economic zones in the Russian Federation. *Bulletin of the Russian Customs Academy*, no. 2, p. 87–95 (In Russ.).
11. *Khodoskina O. A., Anasovich V. D., Khilkevich A. I.* (2019) The role of transport logistics in the activity of an industrial enterprise. *Science and progress of transport: Bulletin of the Dnepropetrovsk National University of Railway Transport*, no. 2, p. 49–58 (In Russ.).
12. *Chzhao D.* (2020) Analysis of China's logistics system in the context of the COVID-19 epidemic. *Izvestiya of St. Petersburg State University of Economics*, no. 3 (123) (In Russ.).
13. New Retail. URL: <https://www.retail.ru/news/import-tovarov-dlya-rossii-zastryal-v-portakh-evropy-1-marta-2022-214358>.

#### References

1. *Aminova M. T.* (2018) The concept and structure of transport logistics management. *Alley of Science*, no. 7, p. 478–483 (In Russ.).
2. *Dovtaev A. Sh., Mantsaev A. U.* (2021) Methods of optimizing the costs of freight and passenger transportation. *Business Bulletin of the entrepreneur*, no. 5, p. 45–48 (In Russ.).
3. *Irlieva Ya. V.* (2017) The essence and content of sales logistics in the company's activities. *STUDIUM*, no. 2, p. 1–6 (In Russ.).
4. *Makhiborod M. N.* (2022) Types of vehicles used for transportation. *Law and Law*, no. 1, p. 124–128 (In Russ.).
5. *Orlova N. A., Shindina T. A.* (2018) Improving the logistics system of a manufacturing enterprise. *Siberian Journal of Science and Technology*, no. 1, p. 182–187 (In Russ.).
6. *Pak E.* (2020) Prospects for realizing the transit potential of the Russian Federation and Kazakhstan. *World Economy and International Relations*, no. 11, p. 132–138 (In Russ.).
7. *Pozharnova I. M., Ivanova E. A.* (2018) Transport logistics in the organization // *Issues of economics and management: materials of the III International Scientific and Practical Conference*. Rostov-on/D. P. 39–41 (In Russ.).
8. *Turaeva M. O.* (2018) New realities of the Eurasian transport space: Kazakhstan transit. *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 3, p. 25–39 (In Russ.).
9. Presidential Decree of 05.03.2022 «On the temporary procedure for fulfilling obligations to certain foreign creditors».
10. *Fuchs E. N.* (2020) The procedure of a free customs zone as a factor in the development of special economic zones in the Russian Federation. *Bulletin of the Russian Customs Academy*, no. 2, p. 87–95 (In Russ.).
11. *Khodoskina O. A., Anasovich V. D., Khilkevich A. I.* (2019) The role of transport logistics in the activity of an industrial enterprise. *Science and progress of transport: Bulletin of the Dnepropetrovsk National University of Railway Transport*, no. 2, p. 49–58 (In Russ.).
12. *Chzhao D.* (2020) Analysis of China's logistics system in the context of the COVID-19 epidemic. *Izvestiya of St. Petersburg State University of Economics*, no. 3 (123) (In Russ.).
13. New Retail. URL: <https://www.retail.ru/news/import-tovarov-dlya-rossii-zastryal-v-portakh-evropy-1-marta-2022-214358>.

#### Информация об авторах:

О. В. ЛАЙЧУК – к.э.н, доцент кафедры маркетинга и торговли;

М. В. СЫСОЕНКО – студент;

А. И. КАДЫРОВА – студентка 4 курса кафедры маркетинга и торговли.

#### Information about the authors:

O. V. LAICHUK – Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Marketing and Trade;

M. V. SYSOENKO – student;

A. I. KADYROVA – 4th year student of the Department of Marketing and Trade.

Статья поступила в редакцию 11.04.2022; одобрена после рецензирования 16.04.2022; принята к публикации 22.04.22.

The article was submitted 11.04.2022; approved after reviewing 16.04.2022; accepted for publication 22.04.2022.