



Торговые связи России и Вьетнама: логистическое управление материальными потоками



Елена ПАВЛОВА
Elena I. PAVLOVA

Виктория ЛЕОНОВА
Victoria V. LEONOVA



Павлова Елена Ивановна — кандидат экономических наук, профессор, заведующая кафедрой «Международные отношения и геополитика транспорта» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Леорова Виктория Владимировна — кандидат экономических наук, доцент МИИТ, Москва, Россия.

Trade Relations between Russia and Vietnam: Logistics Management of Material Flows

(текст статьи на англ. яз. — English text of the article — p. 141)

Показаны особенности организации перевозок с использованием логистического подхода. Подчеркнута перспективность развития торговых связей между Россией и Вьетнамом. Выделены основные направления материальных потоков при экспорте вьетнамских товаров, специфика транспортировки плодовоошной продукции. Отмечена важность создания ориентированных на расширение торговых связей логистических комплексов в Московском регионе.

Ключевые слова: экономика, торговые связи, материальный поток, логистика, транспортно-логистические комплексы.

Логистика становится все более очевидным фактором конкурентоспособности для участников товарного рынка. Известные нам исследования подтверждают тесную корреляцию между результативностью логистики и эффективностью предпринимательской деятельности на уровне отдельных предприятий. Применительно к странам и регионам сравнительные исследования в этом аспекте не проводились. Однако многое свидетельствует о том, что логистика в значительной мере определяет и успехи целой страны или отдельного региона.

Логистический подход берет за основу рассмотрение сквозных материальных потоков, управление которыми связано с технической, технологической, экономической интеграцией отдельных звеньев материалопроводящей цепи в единую систему. В этой системе определены субъекты товародвижения и связи между ними. Логистическое управление нацелено на оптимизацию материальных потоков за счет синхронизации взаимодействия всех составляющих логистической цепи.

В структуре логистических затрат доля транспортной составляющей колеблется от 15 до 46% [1], причем в последние годы отмечается тенденция к ее росту, характерная как для нашей страны, так и в мировом масштабе. Для сокращения

транспортных затрат необходимо добиваться технической и технологической согласованности в перевозочных и грузоперерабатывающих процессах, оптимизации транспортных потоков.

Логистическое управление особенно важно при международных перевозках. Это обусловлено высоким уровнем конкуренции транспортных компаний на мировом рынке; необходимостью дополнительных операций, связанных с прохождением государственных границ разных стран и осуществлением таможенных процедур; территориальной удаленностью грузоотправителей и грузополучателей, что приводит к большим срокам доставки.

МЕДЛЕННО, НО УВЕРЕННО

Современные политические и экономические реалии способствуют развитию партнерских отношений России со странами Азии. Геополитическая ситуация в мире, введение антироссийских санкций со стороны США и стран ЕС в виде торговых ограничений приводят к переориентации рынков закупок и сбыта товаров на быстроразвивающиеся страны Азии, Латинской Америки. Россия стремится расширить свое присутствие в торгово-экономических союзах азиатского региона.

В Юго-Восточной Азии приоритетным стратегическим партнером нашей страны выступает Республика Вьетнам. Еще в 90-е годы XX века там стали проводиться рыночные реформы. Бурный рост экономики Вьетнама в последние годы заставляет обратить на себя пристальное внимание. В 2009 году республика вышла на уровень среднеразвитых стран по доходам на душу населения. Ежегодный прирост ВВП Вьетнама составляет от 5 до 7% [2]. Активно привлекаются иностранные инвестиции, создаются совместные предприятия. Для вьетнамского государства характерна экспортноориентированная экономика.

Высокий уровень инфляции в стране в 2011 году привел к повышению цен на потребительские товары более чем на 18–20% [3]. Благодаря мерам вьетнамского правительства, в частности, созданию конкурентной среды, равного доступа всех компаний к финансам и технологиям, удалось немного снизить последствия кризиса. Несмотря на это, увеличился внешний долг, снизились темпы экономического роста. Многие иностранные компании начали покидать рынок. В сложившихся условиях стало весьма рискованно вкладывать финансы в местные предприятия, открывать новые. Но, с другой

стороны, появились некоторые положительные моменты — экономическая ситуация смягчила конкуренцию, возникли дополнительные возможности для входа инвесторов на рынок.

В 2013 году рост ВВП Вьетнама составил 5,42%, а в 2014 году вырос до 5,98%. В значительной степени это связано с увеличением экспорта, чему способствовал приток иностранных инвестиций. Прогноз правительства на 2015 год: рост ВВП до 6,2% при уровне инфляции в 5% [4].

В 2013 году стартовал переговорный процесс по заключению соглашения о зоне свободной торговли между Вьетнамом и Таможенным союзом, в который входят ЕАЭС (включая Россию). Состоялось несколько раундов переговоров; уже согласованы вопросы обмена инвестициями и услугами. Цель соглашения — установить преференциальный режим торговли товарами и услугами, запустить механизмы наращивания инвестиционных потоков.

Создание зоны свободной экономической торговли между Вьетнамом и членами Таможенного союза приведет к существенным переменам в торгово-экономической и научно-технической областях. Такая перспектива послужила сигналом для развития транспортных коммуникаций. Вьетнам ориентирован на модернизацию своих портов, железных дорог. Для России налаживание долгосрочных отношений с республикой даст возможность укрепить свое положение в Юго-Восточной Азии, приобретать качественные вьетнамские товары и продукцию сельского хозяйства по более выгодным ценам.

Товары, которые пользуются наибольшей популярностью и экспортируются из страны, — это сырая нефть, мебель, текстиль, обувь, продукты питания (особенно рис, кофе и морепродукты). Вьетнам занимает первое место в мире по экспорту орехов кешью, на мировом рынке ему принадлежит 50% экспорта черного перца. Государство находится на втором месте в мире среди экспортёров мёда.

Из Вьетнама в Россию активно импортируются оборудование, электронная и бытовая техника, продукция химической промышленности, продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье, цветы, обувь, текстиль. Первое место в экспорте с большим отрывом занимают телефоны и комплектующие, второе — текстиль и швейные изделия. Что касается продуктов питания, то здесь лидирует кофе, затем следуют кешью, рыба и морепродукты (креветки), замыкают пятерку основных групп продовольствен-



ных товаров рис и плодоовощная продукция (свежие овощи и фрукты) [5].

В последние годы российское правительство стало расширять сотрудничество с Вьетнамом. Госкорпорация «Росатом» выбрана партнером по созданию первой вьетнамской атомной электростанции в южной провинции Ниньтхуан, ввод ее в эксплуатацию намечен на 2020 год. Стратегическое партнерство достигнуто в области геологической разведки и добычи нефти и газа на континентальном шельфе страны.

Россия занимает 19-е место среди 100 государств и территорий, осуществляющих инвестиции в экономику Вьетнама. В этой стране зарегистрировано 92 российских инвестиционных проекта общей стоимостью 1,9 млрд долларов США. Значительно растет товарооборот между Россией и Вьетнамом.

МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ: ИСПЫТАНИЕ НА ДАЛЬНОСТЬ

Развитие партнерства дает импульс к расширению сферы деятельности логистических операторов на рынке двух стран. Профильные компании должны решить пять типов классических задач: разработка транспортных схем; выбор (строительство) складов; выбор видов транспорта и типов подвижного состава с учетом логистических характеристик; создание оптимальных маршрутов транспортировки грузов по критериям: цена, скорость и безопасность.

Основной вид перевозок при доставке товаров из Вьетнама в Россию — мультимодальные, вне зависимости от вида и объема транспортируемых грузов. Причем при любых комбинациях с наземным транспортом удобное географическое положение Вьетнама позволяет осуществлять морские перевозки как в восточном, так и западном направлениях.

В данный момент основными направлениями материальных потоков из Вьетнама в Россию при перевозках грузов в контейнерах остается доставка морем до порта Восточный в городе Владивосток, а также до портов Клайпеда (Литва) или Рига (Латвия) с последующей транспортировкой товара автомобильным или железнодорожным транспортом. Грузы, следующие во Владивосток (восточное направление), находятся в пути 18–20 дней [6]. Груз идет транзитом через Китай или Корею.

Экспорт товаров из Вьетнама очень интересен транспортно-экспедиторским компаниям и требует внимательного отношения к перевозке. Приходится тщательно контролировать каждую

отгрузку из-за того, что большая часть поставок — это сборные грузы, небольшие партии товара весом от 1 кг. Морская перевозка сборных грузов из порта Хайфон производится по средней ставке 150 долларов за 1 т/м³ [7]. Из порта прибытия такой груз везут автомобилем до склада консолидации, где он объединяется с грузами, прибывшими из других стран, в партии, следующие до Москвы. Условия перевозки должны быть такими, чтобы не было значительного увеличения конечной стоимости товара за счет транспортной составляющей.

Наиболее рациональной считается транспортировка грузов в контейнерах, поскольку она дает возможность усовершенствовать перевозку сборных грузов за счет соединения в одном контейнере товаров, принадлежащих разным поставщикам. При этом, надо заметить, стоимость 1 кг груза остается неизменной. Это позволяет сократить запасы товаров на складах, снизить издержки на их хранение. Контейнерные перевозки могут осуществляться однократно, либо на регулярной основе. В последнем случае составляются графики транспортировки, и покупатели знают расписание доставки на ближайшие месяцы.

При выборе вида транспорта не стоит забывать и про авиаперевозки — они всегда более дорогостоящие, но в случае ограничения по срокам, либо при перевозке скоропортящейся продукции (например, экзотических фруктов) оправдывают свою стоимость. Гражданская авиация Вьетнама в последнее десятилетие развивается очень высокими темпами. Национальным перевозчиком является компания «Вьетнамские авиалинии». Кроме нее есть еще несколько частных авиакомпаний. Функционируют международные аэропорты: Нойбай в Ханое, Дананг в одноименном городе и Таншоннят в Хошимине.

При составлении маршрутов перевозки закупаемых товаров из Вьетнама следует обратить внимание на то, что сеть железных дорог развита слабо, а следовательно, доставка товара от производителя в порты может занимать длительное время. Кроме того, ширина железнодорожной колеи отличается от российской, из-за чего возникают сложности, связанные с погрузкой контейнеров.

Для ускорения доставки грузов Вьетнам нуждается в значительной модернизации железных дорог. Еще в 2008 году была принята целевая национальная программа, разработан ряд проектов, включая строительство высокоскоростной

железной дороги в направлении с севера на юг, соединяющей Ханой и Хошимин, однако высокие финансовые затраты ограничивают возможности реализации проектов. В перспективе доля перевозок грузов, перевозимых по железной дороге, достигнет 20% от общего объема грузоперевозок страны.

Несмотря на то, что во Вьетнаме нет скоростных автобанов, сеть автомобильных дорог с твердым покрытием развита хорошо. В 2014 году началась эксплуатация самой современной и скоростной в стране дороги Ханой–Лаокай, имеющей протяженность около 250 км [8].

Дальнейшее развитие должна получить не только транспортная, но и информационная логистика. Для последовательного продвижения товаров по логистической цепи необходимо построение систем, связывающих потоки информации с материальным потоком.

СКЛАДСКАЯ ЛОГИСТИКА

Специфическую роль играет логистика при организации международных перевозок специальных грузов, обладающих особыми свойствами и требующих определенных температурных условий, бережного отношения, специализированного подвижного состава, сжатых по времени сроков доставки и т. д. Транспортно-логистические компании, специализирующиеся на перевозках особых грузов, обязаны обеспечивать комплексность сервиса, то есть всестороннее логистическое агентирование предприятий.

В первую очередь следует выделить транспортировку скоропортящихся грузов, связанную с соблюдением температурных режимов, санитарно-гигиенических требований, влажности воздуха. Такие грузы должны перевозить в специальных контейнерах, в которых в зависимости от вида продукции налажен подогрев или, наоборот, поддерживается низкая температура.

В процессе транспортировки скоропортящегося груза в обязанности перевозчика входит соблюдение установленной нормы пробега, которая, как правило, составляет 600 км в сутки, и заданного температурного режима. Для разных категорий продукции имеются свои температурные требования: при перевозке рыбы и мяса в рефрижераторах должна поддерживаться температура -17°C , молока в отдельных цистернах — от $+4$ до $+9^{\circ}\text{C}$, для фруктов оптимальный температурный интервал находится в диапазоне от $-0,5$ до $-3,5^{\circ}\text{C}$.

Перевезенный груз необходимо складировать. И здесь уже нужны рациональные логистические решения, связанные с расширением торгово-экономических связей с азиатскими странами, своя продуманная на перспективу складская логистика. Современные тенденции в этой области предусматривают прежде всего вынос крупных логистических комплексов за пределы городов.

В Москве логистические схемы изначально были выстроены неэффективно. И сейчас в столице, как и в ряде других мегаполисов, стремятся располагать логистические терминалы за пределами города, на расстоянии 10–12 км. К этому вынуждают большие заторы на автодорожной сети, в результате которых грузовой транспорт затрачивает большое время на подъезд к складским комплексам.

Примером реализации современных крупномасштабных проектов в Московском регионе служит производственно-логистический комплекс класса «А» «Северное Домодедово», занимающий площадь свыше 540 тыс. м^2 и примыкающий к федеральной автодороге М4 «Дон». В 9 км от него проходит вторая федеральная автодорога — М2 «Крым». Логистический комплекс имеет также железнодорожные подъезды, прилегающие непосредственно к зданиям, оборудованным железнодорожными рампами [9].

Крупным комплексом подобного рода является и логистический парк «Томилино», отвечающий международным стандартам. Он находится на юго-востоке от Москвы, в 7 км от МКАД, между Рязанским и Новорязанским шоссе. Площадь его — 600 тыс. м^2 , здесь расположены склад класса «А» и железнодорожный подъезд, погрузочные доки оборудованы секционными воротами, тепловыми завесами, док-левелерами.

Еще один логистический комплекс площадью 120 тыс. м^2 носит название «Южные врата». Он построен на юге Московской области в 30 км от МКАД, на пересечении шоссе М4 и А107. Это первый в России индустриальный парк, сертифицированный по международному стандарту энергоэффективности и экологической безопасности BREEAM [10].

Однако действующие сейчас логистические системы имеют дело с нерациональными транспортными схемами: прибывающие по железной дороге в центр города грузы первоначально разгружают и перевозят автотранспортом в складские комплексы, расположен-



ные за пределами города. После проведения на складах сортировочных работ они распределяются по грузополучателям, и их вновь везут автомобильным транспортом в Москву для доставки конечным потребителям.

По таким схемам обрабатывается 70% грузов, поступающих в Москву по железной дороге. Поэтому возникли новые логистические решения, которые позволяют хранить и комплектовать привозимую издалека продукцию в пределах города и напрямую отправлять ее в торговые сети.

Согласно этим решениям в Москве планируется обновить терминально-грузовую инфраструктуру. На период до 2020 года принята программа развития транспортно-логистических центров (ТЛЦ), которая включает в себя закрытие ряда существующих грузовых дворов, реконструкцию и строительство на их месте современных комплексов с целью создания максимально удобного перераспределения грузов для нужд города.

Застройщиком одного из новых ТЛЦ «Ховрино» выступила компания ООО «Логистический оператор», которая специализируется на контейнерных перевозках из Европы и таких стран, как Вьетнам, Китай, Таиланд и другие восточноазиатские партнеры России.

Расходы, связанные с подготовкой проектно-сметной документации по этому и еще трем ТЛЦ, взяла на себя администрация Москвы. Город также занимается формированием близлежащей дорожной инфраструктуры.

Создаваемая терминальная инфраструктура позволит изменить в столице систему контейнерно-грузовых перевозок. Все четыре терминально-логистических центра будут находиться в черте города. При этом одновременно с открытием нового объекта планируется закрывать старые грузовые дворы. По оценкам специалистов, в Москве их закроют девять [11].

В данном случае пример Москвы – подтверждение серьезности самих подходов к управлению материальными потоками, признание приоритета логистических принципов в организации системы товародвижения с уче-

том в том числе и активизирующихся торговых связей России со странами Юго-Восточной Азии.

Понимание этих новых ориентиров, если подытожить анализ: а) фиксирует в нашем сознании актуальную и неотложную сегодня задачу адаптации логистики в глобализующемся транспортном мире; б) демонстрирует реальные предпосылки к появлению в стране привлекательных для зарубежных партнеров условий товарообмена, транспортировки, надежно управляемого логистического сопровождения трансконтинентальных торговых грузов.

ИСТОЧНИКИ

1. Григорьев М. Н. Логистика. [Электронный ресурс]: <http://biz-books.biz/logistika-books/logistika-new-book.html>. Доступ 02.09.2015.
2. Мировая экономика. Темпы роста ВВП Вьетнама. [Электронный ресурс]: <http://www.ereport.ru/stat.php?count=vietnam&razdel=country&table=ggecia>. Доступ 02.09.2015.
3. Обзор экономики. – Министерство экономического развития Российской Федерации. Портал внешнеэкономической информации. [Электронный ресурс]: http://www.ved.gov.ru/files/images/kai/Vietnam/Obz_econ_Vietnama_2012.pdf. Доступ 02.09.2015.
4. Вести. Прямой эфир. Экономика. [Электронный ресурс]: <http://www.vestifinance.ru/articles/51501>. Доступ 02.09.2015.
5. Вьетнам. – Коммерсант.ru. [Электронный ресурс]: <http://www.kommersant.ru/doc/2569885>. Доступ 02.09.2015.
6. Перевозка грузов из Вьетнама. [Электронный ресурс]: <http://www.alianca.ru/dostavka-kontejnerov-iz-vietnama.html>. Доступ 02.09.2015.
7. Контейнерные морские перевозки и авиаперевозки из Вьетнама, растаможка, таможенная очистка. [Электронный ресурс]: <http://www.batexpress.ru/strany/jugo-vostochnaja-azija/vietnam/>. Доступ 02.09.2015.
8. Шапа близка как никогда. – VOV5. Радио «Голос Вьетнама». Канал инновешания. [Электронный ресурс]: <http://vovworld.vn/vn-ru/Добро-пожаловать-во-Вьетнам/Шапа-близка-как-никогда/301531.vov>. Доступ 02.09.2015.
9. Масштабный логистический комплекс класса А «Северное Домодедово». [Электронный ресурс]: <http://sdomodedovo.com/>. Доступ 02.09.2015.
10. Логистический комплекс «Южные врата». Режим доступа: <http://www.tablogix.ru/facilities/moscow/domodedovo.php>. Доступ 02.09.2015.
11. Новые грузовые терминалы кардинально изменят логистику Москвы. [Электронный ресурс]: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=6&ID=3493>. Доступ 02.09.2015.
12. Дутина Н. Россия и Вьетнам утратят товарооборот. – Коммерсант.ru. [Электронный ресурс]: <http://www.kommersant.ru/doc/2340715>. Доступ 02.09.2015. ●

Координаты авторов: Павлова Е. И. – elenaivanovna@bk.ru, Леонова В. В. – tori.leonova@mail.ru. Статья поступила в редакцию 17.03.2015, актуализирована 15.04.2015, принята к публикации 02.09.2015.

Статья подготовлена на основе материалов, представленных авторами на Международной научно-практической конференции «Международная логистика: наука, практика, образование», состоявшейся 3 марта 2015 года в Институте управления и информационных технологий Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

TRADE RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND VIETNAM: LOGISTICS MANAGEMENT OF MATERIAL FLOWS

Pavlova, Elena I., Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

Leonova, Victoria V., Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

ABSTRACT

The authors show features of organization of transportation using the logistic approach. The prospects of development of trade relations between Russia and Vietnam are underlined. The basic direc-

tions of material flows in export of Vietnamese goods, the specificity of transportation of fruit and vegetables are highlighted. The importance of creating logistics complexes in Moscow region aimed at expanding trade relations is emphasized.

Keywords: economy, trade relations, material flow, logistics, transport and logistics complexes.

Background. Logistics is becoming increasingly obvious factor for competitiveness of the product market participants. The known studies confirm close correlation between effectiveness of logistics and efficiency of business at the level of individual enterprises. As for countries and regions comparative research in this aspect has not been carried out. However, many facts indicate that logistics largely determines the success of entire country or a particular region.

Logistical approach takes as its basis consideration of through material flows, the management of which is related to technical, technological, economic integration of individual units of material conductive chain into a single system. In this system, subjects of goods movement are defined as well as relations between them. Logistics management is aimed at optimizing material flows by synchronizing the interaction of all components of the supply chain.

In the structure of logistics costs the transport component share ranges from 15 to 46% [1], and in recent years there has been a tendency to its growth, which is characteristic for our country and worldwide. To reduce transport costs it is necessary to achieve technical and technological coherence in shipping and cargo processing, optimization of transport flows.

Logistics management is especially important in international transportation. This is due to a high competition between transport companies on the world market; the need for additional operations related to the state border procedure of different countries and the implementation of customs procedures; territorial remoteness of consignors and consignees, which leads to great delivery time.

Objective. The objective of the authors is to consider logistics management of material flows on the example of trade relations between Russia and Vietnam.

Methods. The authors use general scientific methods, evaluation approach, economic analysis.

Results.

Slowly but surely

Modern political and economic realities contribute to the development of partnership relations between Russia and the countries of Asia. The geopolitical situation in the world, the introduction of anti-Russian sanctions by the US and the EU in the form of trade restrictions lead to re-orientation of the market of purchases and sales of goods to rapidly developing countries of Asia and Latin America. Russia is seeking to expand its presence in trade and economic alliances in the Asian region.

In Southeast Asia, a priority strategic partner of our country is Republic of Vietnam. Back in the 90s of the twentieth century there began to be implemented market reforms. The rapid growth of Vietnam's economy in recent years requires special attention. In 2009, the republic has reached the level of moderately developed countries in per capita income. Annual GDP growth in Vietnam is from 5 to 7% [2]. Foreign investment is actively attracted, joint

ventures are created. The Vietnamese state is characterized by an export oriented economy.

High inflation in the country in 2011 led to a rise in consumer prices by more than 18–20% [3]. Thanks to prompt actions of the Vietnamese Government, in particular the creation of a competitive environment, equal access of all companies to finance and technology, it was managed to slightly reduce the effects of the crisis. Despite this, the external debt increased, rates of economic growth decreased. Many foreign companies have started to leave the market. Under these circumstances, it became very risky to invest finances in local businesses, to launch new ones. But on the other hand, there were some positive aspects – economic situation has eased competition, additional opportunities for entry of investors into the market appeared.

In 2013, Vietnam's GDP growth was 5,42%, and in 2014 it rose to 5,98%. This is largely due to the increase in exports, helped by an influx of foreign investment. Governmental forecast for 2015 attended GDP growth by 6,2% with inflation of 5% [4].

In 2013 negotiations started on an agreement on a free trade area between Vietnam and the Customs Union, which includes EAEC (including Russia). Several rounds of negotiations took place; the exchange of investments and services was already concerted. The purpose of the agreement is to set the preferential treatment of goods and services, to launch mechanisms to increase investment flows.

Creation of free economic trade between Vietnam and the Customs Union members will lead to a significant change in trade-economic and scientific-technical areas. This perspective was the signal for development of transport communications. Vietnam focuses on upgrading its ports and railways. For Russia, the establishment of long-term relations with the republic will give an opportunity to strengthen its position in South-East Asia, to acquire high-quality Vietnamese goods and agricultural products at cheaper prices.

Goods that are most popular and are exported out of the country – are crude oil, furniture, textiles, footwear, food (especially rice, coffee and seafood). Vietnam ranks first in the world in the export of cashew nuts, in the world market it owns 50% of exports of black pepper. The state ranks second among the world's exporters of honey.

From Vietnam to Russia are actively imported equipment, electronic and household appliances, chemical products, foodstuffs and agricultural raw materials, flowers, shoes, textiles. The first place in the export by far is occupied by phones and accessories, the second – textiles and garments. As for food, coffee here is leading, followed by cashew, fish and seafood (shrimp), closes five major groups of food rice and fruits and vegetables (fresh fruits and vegetables) [5].

In recent years, the Russian government began to expand cooperation with Vietnam. State Corporation



«Rosatom» was selected as a partner to build the first Vietnamese nuclear power plant in the southern province of Ninh Thuan, its commissioning is scheduled for 2020. The strategic partnership was achieved in the field of exploration and production of oil and gas on the continental shelf of the country.

Russia occupies the 19th place among 100 countries and territories investing in Vietnam's economy. The country recorded 92 Russian investment projects with cost of 1,9 billion US dollars. The trade turnover between Russia and Vietnam increases significantly.

Multimodality: range test

Development of partnership gives an impetus to expansion of the scope of logistics operators in the market of two countries. Specialized companies have to decide five types of classical problems: development of transport schemes; choice (building) of warehouses; choice of transport modes and types of rolling stock, taking into account logistics characteristics; creation of optimal routes of transportation of goods by criteria: price, speed and security.

The main form of transportation on delivery of goods from Vietnam to Russia is multimodal, regardless of type and volume of transported cargo. And in any combination with land transport convenient geographical position of Vietnam allows maritime transportation in eastern and western directions.

At the moment, the main directions of material flows from Vietnam to Russia in cargo container transportation are delivery by sea to the port of Vostochny in Vladivostok, as well as to the ports of Klaipeda (Lithuania) and Riga (Latvia), followed by transportation of goods by road or rail. Goods to Vladivostok (east direction), are in transportation process for 18–20 days [6]. The cargo is in transit through China and Korea.

Export from Vietnam is very interested for freight forwarding companies and requires careful attention to transportation. It is necessary to carefully monitor every shipment due to the fact that most of the supply is general cargo, small consignments of goods weighing from 1 kg. Sea transportation of general cargoes from the port of Haiphong is conducted at an average rate of \$150 per 1 t/m³ [7]. From the port of arrival such goods are transported to the consolidation warehouse, where it is combined with goods arriving from other countries, in the consignment, following to Moscow. Terms and conditions of transportation shall be such that there is no significant increase in the final cost of goods due to the transport component.

The most rational is transportation of cargo in containers, because it gives an opportunity to improve transportation of general cargoes by connecting in one container goods that belong to different providers. At the same time, it should be noted the cost of 1 kg of cargo remains unchanged. This reduces the stock of goods in warehouses, reduces the cost of storing them. Container transportation can be performed once or on a regular basis. In the latter case, schedules of transportation are drafted, and customers know the delivery schedule for the coming months.

When choosing a mode of transport we should not forget about air transportation – they are always more expensive, but in the case of restrictions on time or during transportation of perishable products (e. g. exotic fruits) are proving their cost. Civil aviation of Vietnam is developing very rapidly in the past decade. National Carrier is the company «Vietnam Airlines». In addition there are several private airlines. International airports are in operation: Noi Bai in Hanoi, Danang in the same city and Tan Son Nhat in Ho Chi Minh.

In drawing up transportation routes for purchased goods from Vietnam it is necessary to pay attention to the fact that the rail network is poorly developed, and therefore delivery of goods from the producer to the ports may take a long time. In addition, the width of the railway track is different from Russian, which is why there are difficulties associated with the loading of containers.

To speed up the delivery of goods Vietnam needs substantial modernization of railways. Back in 2008, the target national program was adopted, a number of projects are developed, including the construction of high-speed railway in the direction from north to south, connecting Hanoi and Ho Chi Minh City, but high financial costs limit the feasibility of the project. In the future, the proportion of freight transportation carried by rail, will reach 20% of the total freight traffic of the country.

Despite the fact that in Vietnam there are no high-speed highways, paved road network is well developed. In 2014, started operation the most modern and high-speed roads in the country Hanoi–Lao Cai, having a length of about 250 km [8].

Further development should be given not only to transport, but also to information logistics. For a consistent promotion of goods in the supply chain it is necessary to build systems that connect information flows with material flows.

Warehouse logistics

The specific role is played by logistics in organizing international transportation of special cargo, with special properties and requiring certain temperature conditions, careful treatment, specialized rolling stock, limited delivery terms etc. Transport and logistics companies specializing in transportation of special cargo are obliged to ensure complete service that is a comprehensive logistics agent's services for enterprises.

The first step is to allocate transportation of perishable goods, associated with temperature conditions, hygiene requirements, humidity. Such goods should be transported in special containers, in which, depending on the type of product heating is adjusted or, on the contrary, low temperature is maintained.

During transportation of perishable goods the carrier's responsibilities include compliance of mileage requirement, which is, as a rule, 600 km per day, and set temperature mode. Different product categories have own temperature requirements: when transporting fish and meat, the temperature in refrigerators should be –17 °C, milk in separate tanks from +4 to +9 °C, for fruits optimum temperature range is in the range from –0,5 to –3,5 °C.

Transported goods should be stored. And here rational logistics solutions are necessary which relate to expansion of trade and economic relations with Asian countries, its thought for the future warehouse logistics. Current trends in this area include primarily removal of large logistics complexes outside the city.

In Moscow, logistics schemes were originally built inefficiently. And now in the capital, as well as in several other cities, there is a trend to place logistics terminals outside the city, at a distance of 10–12 km. It is caused by greater congestion on the road network, which resulted in that freight transport spends more time at the entrance to warehouse complexes.

An example of implementation of modern large-scale projects in Moscow region is a production and logistics center class «A» «North Domodedovo», covering an area of over 540 thousand m² and adjacent to the federal highway M4 «Don». At a distance of 9 km from it passes the second federal highway – M2 «Crimea». Logistic complex also has rail access roads adjacent directly to the buildings equipped with rail ramps [9].

The large complex of its kind is a logistics park «Tomilino», which meets international standards. It is located in the south-east of Moscow, 7 km from the Moscow Ring Road, between Ryazanskoye and Novoryazanskoye highways. Its area is 600 thousand m², here is located a warehouse class «A» and rail approach road, loading docks are equipped with sectional doors, air curtains, dock-levellers.

Another logistics center with area of 120 thousand m² is called «South Gate». It was built in the south of Moscow region, 30 km from the Moscow Ring Road, at the intersection of M4 and A107 highways. It is Russia's first industrial park, certified under the international standard of energy efficiency and environmental safety BREEAM [10].

However, the existing logistics systems today are dealing with unsustainable transport schemes: arriving by train to the city center loads are initially unloaded and transported by road to the storage complexes located outside the city. After classification works in warehouses they are distributed to consignees, and again they are transported by road to Moscow to deliver to end users.

In such schemes 70% of goods is processed coming to Moscow by rail. Therefore, new logistics solutions arose, which allow to store and complete the products being brought from far away in the city and send it directly to retailers.

According to these decisions in Moscow it is planned to update terminal and cargo infrastructure. For the period up to 2020, adopted a program of development of transport and logistics centers (hereinafter – TLC), which includes the closing of a number of existing freight yards, renovation and construction in their place of modern systems to create the most convenient redistribution of goods for the needs of the city.

The developer of one of the new TLC «Khovrino» is company LLC «Logistics Operator», which specializes in container transportation from Europe and countries such as Vietnam, China, Thailand and other East Asian partners of Russia.

The costs associated with preparation of design and estimate documentation for this and three other TLC, was assumed by the administration of Moscow. The city is also developing a nearby road infrastructure.

Created terminal infrastructure will change in the capital a system of container-freight transportation. All four terminal and logistics center will be located in the city. At the same time with the opening of the new facility it is scheduled to close the old freight yards. According to experts, in Moscow nine of them will be closed [11].

Conclusions. The example of Moscow is confirmation of the seriousness of approaches to management of material flows, recognition of the priority of logistical principles to organize product distribution system, taking into account developing trade relations between Russia and the countries of Southeast Asia.

Understanding these new guidelines (summing up the analysis): a) fixes in our minds today, urgent and immediate task of adapting the logistics in a globalizing transport world; b) shows the real background to emergence in the country of attractive for foreign partners conditions of exchange of goods, transportation, safely managed logistics support of transcontinental trade goods.

REFERENCES

1. Grigoriev, M. N. Logistics. [Electronic data]: <http://biz-books.biz/logistika-books/logistika-new-book.html>. Last accessed 02.09.2015.
2. The world economy. GDP growth rate of Vietnam [Mirovaya ekonomika. Tempy rosta VVP V'etnama]. [Electronic data]: <http://www.ereport.ru/stat.php?count=vietnam&razdel=country&table=ggecia>. Last accessed 02.09.2015.
3. Review of Economics. – The Ministry of Economic Development of the Russian Federation. Foreign economic information portal. [Electronic data]: http://www.ved.gov.ru/files/images/kai/Vietnam/Obz_econ_Vietnama_2012.pdf. Last accessed 02.09.2015.
4. Vesti. Live. Economics [Vesti. Prjamoj efir. Ekonomika]. [Electronic data]: <http://www.vestifinance.ru/articles/51501>. Last accessed 02.09.2015.
5. Vietnam. Kommersant.ru. [Electronic data]: <http://www.kommersant.ru/doc/2569885>. Last accessed 02.09.2015.
6. Freight transportation from Vietnam [Perevozka gruzov iz V'etnama]. [Electronic data]: <http://www.alianca.ru/dostavka-kontejnerov-iz-vietnama.html>. Last accessed 02.09.2015.
7. Container shipping and air transportation from China, customs clearance [Kontejnyernye morskije perevozki i aviaperevozki iz V'etnama, rastamozhka, tamozhennaja ochistka]. [Electronic data]: <http://www.batekpress.ru/strany/jugo-vostochnaja-azija/vietnam/>. Last accessed 02.09.2015.
8. Sapa close as ever [Shapa blizka kak nikogda]. VOV5. Radio «Voice of Vietnam». International broadcasting channel. [Electronic data]: <http://vovworld.vn/ru-ru/Добро-пожаловать-во-Вьетнам/Шапа-близка-как-никогда/301531.vov>. Last accessed 02.09.2015.
9. Large-scale logistics complex class A «Northern Domodedovo» [Masshtabnyj logisticheskij kompleks klassa A «Severnoe Domodedovo»]. [Electronic data]: <http://sdomodedovo.com/>. Last accessed 02.09.2015.
10. Logistic complex «South Gate» [Logisticheskij kompleks «Juzhnye vrata»]. [Electronic data]: <http://www.tablogix.ru/facilities/moscow/domodedovo.php>. Last accessed 02.09.2015.
11. New freight terminals dramatically change the logistics of Moscow [Novye gruzovye terminaly kardinal'no izmenjat logistiku Moskvy]. [Electronic data]: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=6&ID=3493>. Last accessed 02.09.2015.
12. Dutina, N. Russia and Vietnam will triple goods turnover [Rossija i V'etnam utrojat tovaroborot]. Kommersant.ru. [Electronic data]: <http://www.kommersant.ru/doc/2340715>. Last accessed 02.09.2015.

Information about the authors:

Pavlova, Elena I. – Ph.D.(Economics), professor, head of the department of International relations and geopolitics of transport of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia, elenaivanovna@bk.ru.

Leonova, Victoria V. – Ph.D.(Economics), associate professor of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia, tori.leonova@mail.ru.

Article received 17.03.2015, revised 15.04.2015, accepted 02.09.2015.

This article was prepared on the basis of papers submitted by the authors at the International scientific and practical conference «International Logistics: science, practice and education», held on March 3, 2015 at the Institute of Management, Administration and Information Technologies of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

