

## Конференция

## Логистика в цифровое время

С 28 по 30 апреля в Красноярске и Енисейске прошла XVI Международная научно-практическая конференция «Логистика — Евразийский мост» (ЛЕМ-16).

Базовым вузом, непосредственным организатором конференции выступил Красноярский государственный аграрный университет. Но её проведению в той или иной мере содействовали свыше пятнадцати учебных учреждений со всего мира, международных центров, ассоциаций и научных организаций.

Среди них Сибирский федеральный университет, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Международный центр логистики и Санкт-Петербургский департамент логистики Национального исследовательского университета — Высшая школа экономики, Европейская логистическая ассоциация, Международный Институт Логистики и многие другие.

### День первый. Студенческая наука



Валентина Бопп открывает конференцию

Первый день конференции был посвящён студенческим докладам. Часть из них прошла в очном формате, а часть — в стендовом, то есть тексты докладов были размещены на стенде, и авторы комментировали участие участников конференции их содержание. В этот же день были подведены итоги Международного конкурса научных работ молодых учёных имени Валерии Ермаковой.

Валерия Евгеньевна Ермакова в 2016 году поступила в аспирантуру Красноярского ГАУ и одновременно стала работать на кафедре логистики. Она не просто зарекомендовала себя как блестящий молодой учёный и преподаватель, но и создала ресурс «Логист — специалист», объединяющий логистов Красноярского края.

В 2018 году Валерия Ермакова трагически погибла в автокатастрофе, а с 2019 года в её честь стал в рамках ежегодной конференции «Логистика — Евразийский мост» проводиться конкурс научных работ молодых логистов.

В этом году в конкурсе имени Валерии Ермаковой приняли участие 56 студентов и 13 магистрантов из разных городов России.

Кроме того, в первый день конференции профессор Российского университета транспорта Пётр КУРЕНКОВ прочитал студентам и практикам лекцию о направлениях инновационного развития российских и международных транспортных коммуникаций.

### День второй. Большая наука

На следующий день состоялось официальное открытие конференции. От имени ректората с приветственным словом выступила проректор по научной работе Красноярского ГАУ Валентина БОПП.

— Без знания логистики, без регулирования процессами поставок невозможно конкурировать на рынке, — отметила она и пожелала участникам конференции продуктивной работы.

Традиционно в конференции наряду с другими иностранными гостями участвуют вице-президент Европейской логистической ассоциации Альфонз Энтони и директор Центра биотехнологии и туризма из Словакии Тоне Хроват. Однако в связи с эпидемиологической обстановкой в мире круг гостей значительно сузился. Постоянные иностранные участники конференции направили своим коллегам приветственные письма. Их зачитал модератор конференции Валерий Лукиных.

Эксперты отмечают, что актуальность тем на конференции «Логистика — Евразийский мост» меняется из года в год. То, что живо обсуждалось ещё пару лет назад, сейчас не привлекает особого внимания



со стороны научного сообщества. Акценты в логистике смещаются с одних отраслей на другие. В этом году большое внимание к себе привлек вопрос цифровизации.

— Сейчас наступает новая эра цифровизации, которая, конечно, не обходит логистику стороной. Однако кто будет нести ответственность за принятие логистических решений? Конечно, не машина, а человек. А чтобы человек мог нести эту ответственность, он должен понимать алгоритмы, структуры, обладать определёнными компетенциями. Поскольку я далеко не первый раз участвую в ЛЕМ, я вижу, какая великолепная школа у вас сложилась. Хочется пожелать ещё больше молодых талантов и активного роста, — сказал, выступая, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета Владимир ТКАЧ.

Серия докладов на конференции была посвящена цифровой эпохе.

Профессор Российского университета транспорта (Москва) Алексей НЕКРАСОВ рассказал о проблеме интеллектуальной мобильности грузовых перевозок. Он отметил, что важно найти золотую середину между «цифрой» и реальными процессами.

Его содокладчик и коллега по университету доцент Анна СИНИЦЫНА, развивая тему, отметила, что в условиях пандемии «цифра» захлестнула нас во всех областях, включая транспорт. Российские железные дороги активно внедряют большое количество цифровых технологий. В Москве появились беспилотные локомотивы, в РЖД открыли департамент квантовых технологий.

— Мы как преподаватели пытаемся привнести то новое, что необходимо студентам для дальнейшего движения в это непростое, стремительно развивающееся цифровое время, — подытожила Анна Сергеевна.

Оптимизация происходит, переводя всё в электронный формат. Он прост, понятен, удобен. Когда мы отправляем друг другу файлы в Интернете, они не идут по сетям связи целиком, они делятся на пакеты и уже в таком стандартизированном виде передаются.

Концепция физического Интернета предполагает, что по такому же принципу можно организовать и логистику. Доцент Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации Владимир Глинский рассказал участникам конференции о процессе перехода логистики на физический интернет.

— Физический Интернет подразумевает создание ещё более развитой филиальной терминальной сетевой системы с наличием не только терминалов-сателлитов и мобильных терминалов с курьерской доставкой, но постаматов, беспилотников всех транспортных мод, пневмотранспорта и прочего. В случае физического Интернета требуется создать открытую сеть крупных логистических хабов и распределительных центров, в которых будут находиться наиболее востребованные товары разных производителей, — отметил Владимир Анатольевич.

Доцент Московского государственного технического университета гражданской авиации Ирина ПОЛЕШКИНА выступила с сообщением о показателях оценки эффективности организации операционных процессов в грузовом терминале аэропорта.

Участники конференции охватили большой спектр тем, среди которых были рассмотрены концепция комплексного механизма повышения эффективности услуг в цепи поставок торговых сетей, исследование цепей поставок на основе сети Петри, различия условий поставок в оптовой торговле и системе государственных закупок и многие другие.

Отметим, в рамках конференции выпущен фундаментальный сборник материалов конференции общим объёмом около 500 страниц. В нём опубликованы статьи учёных и практиков, а также аспирантов и студентов из России, Беларуси, Венгрии, Казахстана, ДНР, Китая и Хорватии.

## Новости

### Отказ от строительства железной дороги Курагино — Кызыл ударит по туризму

Сооружение железной дороги Курагино — Кызыл позволит повысить рост туристического потенциала Красноярского края за счёт развития природного парка «Ергаки», считает доцент кафедры логистики и маркетинга в АПК Красноярского ГАУ Павла Швалов.

В настоящее время годовой туристический поток здесь не превышает 25–30 тысяч человек, что составляет порядка 5 процентов от совокупного турпотока Красноярского края. Красноярский регион существенно уступает по этому показателю не только Иркутской области и Алтайскому краю, принимающим 1,5–2 миллиона туристов ежегодно, но и Кемеровской области. Основной причиной этого является плохая транспортная доступность природного парка.

Развитие туристического кластера на территории природного парка «Ергаки» позволило бы увеличить объём денежных поступлений в бюджет Ермаковского района и прилегающих к нему районов Красноярского края за счёт роста турпотока, который при увеличении транспортной доступности вполне способен увеличиться в 2–3 раза.

Напомним, в конце марта 2021 года вышло распоряжение правительства РФ, согласно которому возобновление строительства железной дороги Элегест — Кызыл — Курагино отложено на пять лет. Как считают специалисты, отказ от сооружения этой магистрали будет не только способствовать инфраструктурному торможению освоения месторождений коксующихся углей в Тыве, но и окажет негативное влияние на рост экономики не только Енисейской Сибири, но и страны в целом.

### Проект «Северная звезда» прибавит работы енисейским речникам

Об этом было сказано на прошедшей в Красноярске и Енисейске международной конференции «Логистика — Евразийский мост».

Речь идёт о строительстве на базе Сырадасайского каменноугольного месторождения, которое расположено в 105 километрах от Диксона, аэропорта, автодороги, закрытого конвейера протяжённостью 61 километр, глубоководного морского порта, угольного разреза мощностью 5 миллионов тонн в год, обогатительной фабрики, морского угольного терминала, жилого городка, а также угольно-пылевой станции с системой очистки выбросов.

Дальнейшее освоение месторождений полезных ископаемых и перевозка лесных грузов на Ангаре, развитие лесного комплекса по переработке древесины в Красноярском крае, развитие предприятий ГК «Норильский Никель» также добавят грузовой базы речным перевозкам в Сибири.



Закончилась официальная часть первого дня конференции.

Актуальное интервью

# Транспорт должен идти впереди

Мы беседуем с министром транспорта Красноярского края Константином ДИМИТРОВЫМ.

## В отрасли происходят серьезные сдвиги

— Константин Николаевич, в проекте Транспортной стратегии России до 2035 года отмечается, что транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами по отношению к другим отраслям. Как обстоят дела по этой части в Красноярском крае?

— С моей точки зрения, транспорт всегда должен идти впереди экономики. К сожалению, на территории края достаточно долго наблюдалось состояние, когда по многим направлениям в транспортной отрасли наблюдался упадок, состояние деградации или стагнации. Однако в последние три года наметился в этом отношении серьезный сдвиг, и динамика пошла.

Взять, к примеру, региональную авиацию. По инициативе губернатора края А. В. Усса произошла реновация находящейся в краевой собственности авиакомпании «КрасАвиа». Она вышла из хронически убыточного состояния и уже два года показывает нормальную, экономически стабильную работу.

В прошлом году компания приобрела два самолёта АТР-72, которые не только по части комфорта превосходят устаревшие Ан-24. У этих судов расход топлива на одно пассажирское кресло в два раза ниже. Была проведена работа по созданию консорциума с компанией NordStar. Благодаря чему уже в этом году наша региональная авиакомпания получит от NordStar на безвозмездной основе ещё пять таких самолётов.

Таким образом, на основе довольно скромной и убыточной компании мы создали довольно-таки заметную и конкурентоспособную компанию с мощным парком региональных самолётов, которые будут летать не только внутри Красноярского края, но и за его пределами. Подчеркну, экономика этих самолётов одна из лучших в своём классе.

— Однако авиация не может существовать без наземной инфраструктуры. Решается ли проблема восстановления аэропортов?

— В последнее время мы практически все воздушные гавани региона передали в федеральное казённое предприятие «Аэропорты Красноярья», подведомственное Минтрансу России. У этой структуры есть средства на реконструкцию аэропортов, и работа пошла. Более ста единиц техники за последние три года приобретено, произведён срочный ремонт значительной части взлётно-посадочных полос, завезены и установлены модульные здания аэропортов, где это было необходимо, монтируются гаражи...

Самых проблемных было два аэропорта — Диксон и Хатанга. В Диксоне уже поставили модульный терминал. В Хатангу его завезли, и в этом году должны смонтировать.

Несколько слов о Красноярском авиаузле. Провели реконструкцию перрона, вложив в эту работу порядка миллиарда рублей. Сейчас проводим, как принято говорить, реконструкцию магистральной рулёжной дорожки, но по факту строим её заново, так как она была усечённая. Это тоже большая победа. Серьёзные деньги выделила федерация на эти цели — 1,9 миллиарда рублей. В настоящее



время 90 процентов работ завершено. Я думаю, что к августу эта работа будет доведена до конца, что позволит в два с половиной раза увеличить количество взлётов и посадок в нашем аэропорту.

В связи с пандемией уменьшилось количество авиапассажиров, однако в два с половиной раза выросло по тоннажу количество грузов, перевезённых через аэропорт Красноярск. Люди ведь сидят дома, заказывают товары через Интернет. И вот грузовая авиация и подхватила эту тему — загрузка у неё теперь сумасшедшая.

Специализирующаяся на грузоперевозках компания «Волга-Днепр» серьёзно зашла в наш аэропорт. Он для неё второй домашний. Первый — Шереметьево, второй — Красноярск. У нас неплохой грузовой терминал. Грузопоток здесь идёт комбинированный, как по принципу «хвост в хвост», когда перегрузка грузов идёт из самолёта в самолёт, так и через терминалы, где осуществляется их хранение. Но акционеры аэропорта планируют построить ещё один грузовой терминал, соответствующий всем последним требованиям. Тогда через Красноярск грузопоток ещё увеличится.

Как известно, «Аэрофлот» рассматривает Красноярск как второй домашний аэропорт. Планировалось, что в Красноярске будут базироваться три «Боинга» и пять «Суперджетов». «Боинги» должны магистралку загрузить, а «Суперджеты» подвозить пассажиров и как раз формировать пересадочный хаб в Красноярске. Пока такого транзита нет.

Есть и организационные причины этой временной неувязки. В группе компаний «Аэрофлот» сейчас идёт реорганизация. Все «Суперджеты» передают в авиакомпанию «Россия». Поэтому тема пока тормозится. Но в любом случае пандемия закончится, и люди снова полетят. И проект «Аэрофлота» по развитию пассажирского авиахаба в Красноярске получит своё развитие.

## Енисей расправляет плечи

— Развитие Северного морского пути сегодня стало животрепещущей темой. А как обстоят дела по развитию судоходства на Енисее?

— Если говорить о перевозке пассажиров по Енисею, то большие проблемы складывались. Два пассажирских теплохода по Енисею ходили и ходят. Один 1954 года, другой — 1955 года выпуска. Уже неприлично старые суда. В этом плане произошла сдвигка большая. Заложены два

240-местных судна на Средне-Невском судостроительном заводе. Одно получило имя «Андрей Дубенский», другое — «Виктор Астафьев». К концу 2023 года эти судна должны быть построены, а в 2024 году пойти в навигацию.

Есть подвижки и в перевозке грузов по Енисею. Это связано в первую очередь с перевозками для проекта «Восток Ойл» компании «Роснефть», а также с предстоящим освоением Сырадасайского каменноугольного месторождения на Таймыре.

В итоге наши основные судовладельцы, такие как Енисейское речное пароходство, компания «Транзит СВ» существенно задумались о производстве плавсредств. «Транзит СВ» уже построил себе цех по производству барж в Берёзовском районе. Не отстаёт от него и Енисейское речное пароходство, наращивая производственную базу, на которой можно будет строить до 10 барж в год.

По Енисею в своё время перевозилось до 20 миллионов тонн грузов за

железная дорога есть. Вези груз туда, перегружай на баржи и вези дальше на север и в другие края Северным морским путём.

— Приведёт ли проект развития Северного морского пути к возрождению фактически заброшенного города-порта Игарки?

— Никаких предпосылок по Игарке пока нет. Раньше там была главная база по перевалке лесных грузов на суда класса «река — море». Сейчас такие перспективы не просматриваются. Морским грузовым судам сподручнее заходить за лесными грузами в другие порты, например, в Дудинку.

## Дела автомобильные и не только

— В настоящее время в районе Лесосибирска строится Высокогорский мост через Енисей. Как будет развиваться транспортная инфраструктура вокруг него?

— Этот мост — наша победа. Потому что о нём разговаривали давным-давно, а начали строить только сейчас. Параллельно строим дорогу от Высокогорского моста на правобережье с тем, чтобы сомкнуть уже существующую дорогу на Северо-Енисейск и Епишино с этим мостом. Одновременно проектируем дорогу Высокогорский — Мотыгино — Раздолинск. К концу 2022 года проектирование будет закончено, и будет приниматься решение о механизмах финансирования.

Это очень важная для экономики края дорога. Она открывает прямой доступ ко многим месторождениям Мотыгинского и Северо-Енисейского районов. Все понимают, что её наличие позволит существенно снизить затраты на логистику и тем самым повысить конкурентоспособность продукции этих территорий.

— Как пандемия коронавируса повлияла на реализацию в регионе на-

ремонтировались. В настоящее же время только в Красноярске строим сразу шесть дорог, плюс идёт плановый ремонт. Конечно, денег, как всегда, не хватает. Но совершенно чётко могу сказать, что в Красноярской агломерации мы отремонтировали практически все дороги.

— В какой стадии находится проект запуска электрички из Красноярска в аэропорт Емельяново?

— Тема тяжёлая. В Казани и Владивостоке до аэропорта запускали аэроэкспресс. Опыт показывает — это экономически неэффективно. Мы считаем, что до аэропорта надо пускать не аэроэкспресс, а электричку. Железнодорожная ветка должна стать грузопассажирской. Наиболее перспективный вариант — соединить авиахаб с Транссибирской магистралью, что поможет ему выступить в качестве мощного, мультимодального центра для хранения и перевалки грузов.

Но решение пока не принято. Нужны якорные перевозчики, чтобы загрузить эту ветку. Необходимо, чтобы несколько логистических компаний выразили свою готовность создать логистические терминалы в свободной экономической зоне, которую предусмотрено создать в аэропорту Красноярск.

## О метро и инфраструктурных кредитах

— В апреле своём послании Федеральному Собранию президент России В. В. Путин отметил, что субъектам Федерации будут предоставляться инфраструктурные бюджетные кредиты по ставке не более трёх процентов годовых и сроком погашения 15 лет. Какие проекты, на ваш взгляд, могут претендовать на получение средств из этого источника?



Начало строительства Высокогорского моста через Енисей.

навигацию. Потом объёмы перевозок просели до 4 миллионов тонн, сейчас они составляют порядка 6 миллионов тонн. Так что потенциал у этого направления огромный. Транссиб перегружен. В основном за счёт перевозок угля и леса. Грузы можно возить в Азию и водой — через Северный морской путь. Но для этого необходимо модернизировать старый или построить в Лесосибирске новый порт, потому что Казачинские пороги существенно снижают грузоподъёмные возможности барж, если грузы направлять вниз по Енисею напрямую из Красноярска. До Лесосибирска

ционального проекта «Безопасные качественные дороги»?

— Пандемия не сказалась на сроках реализации в регионе национального проекта. Планируемые показатели были достигнуты. Разве что у подрядчиков были некоторые проблемы с нехваткой кадров — дорожных рабочих из стран ближнего зарубежья. В рамках реализации этого проекта мы довольно прилично строим дороги. Именно строим, а не просто ремонтируем.

Ещё четыре года назад, до Универсиады, в краевом центре дороги практически не строились, только

— Одним из таких проектов может стать Красноярское метро. Это явствует из самого текста послания. В целом же на эти средства смогут претендовать проекты, которые покажут инвестиционную привлекательность. Например, дорога, которую мы проектируем от Высокогорского до Мотыгина, а это — 170 километров по тайге. Строительство дорог к новым микрорайонам в агломерациях. Работа в этом направлении началась, и пока рано говорить о конкретных проектах.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.

# Слово о логистике, государственных закупках и связях с общественностью

**Интервью с заведующим кафедрой «Логистика и маркетинг в АПК» Красноярского государственного аграрного университета, доктором экономических наук, профессором Валерием ЛУКИНЫХ.**

— Валерий Фёдорович, в этом году 14 ваших учеников получат европейские дипломы логистов. Как так получилось, что такие дипломы стали выдаваться в Красноярске?

— Ранее, чтобы получить квалификацию «Логист» на уровне европейских стандартов, надо было обращаться в Европейскую логистическую ассоциацию, штаб-квартира которой располагается в Брюсселе. Это трудный вариант для сибиряков.

Мы обратились в эту ассоциацию три года назад с просьбой протестировать уровень учебных программ подготовки логистов в нашем университете. Проверка была на уровне требований к европейским университетам. В итоге Красноярскому государственному аграрному университету был присвоен статус Национального сертификационного центра «НСЦ-Восток» с правом готовить специалистов по логистике для бизнеса, экзаменовать их для полу-



Валерий Лукиных.

чения европейского сертификата менеджера по логистике.

Данный сертификат имеет статус диплома о дополнительном образовании по логистике. В нашей стране только два вуза получили статус национальных центров по логистике — это Красноярский государственный аграрный университет и Высшая школа экономики в Москве. Конечно, подобный фактор говорит о качестве подготовки логистов в нашем университете, и этим можно гордиться красноярцам.

— В Красноярске под вашим непосредственным руководством вот уже шестнадцать лет подряд ежегодно проводится международная научно-практическая конференция «Логистика — Евразийский мост». Каковы особенности конференции этого года?

— К нам приехали учёные из столичных городов, зарубежные специалисты из-за пандемии участвовали заочно. В этом году на конференции впервые обсуждались вопросы актуализации в экономике страны и мира цифровой логистики, синхромодальных перевозок, новой концепции усиленной логистики на базе физического Интернета. Это совершенно новые направления в экономике, ориентированные на эффективные процессы товародвижения. Мы рассматривали возможности их применения в агропромышленном комплексе Красноярского края и страны.

— Как повлияла пандемия на развитие логистики?

— В некотором смысле — положительно, потому что пандемия стимулировала динамичное развитие информационных коммуникаций между предприятиями и странами.

— Логистом быть выгодно?

— Любой предприниматель, добивающийся положительных резуль-

татов в своей деятельности, подосознательно применяет логистические технологии и логистические принципы. Но ему хочется действовать осознанно, поэтому быть логистом крайне выгодно.

— Можно ли сказать, что Красноярск является одним из важнейших центров логистической науки?

— Без преувеличения, можно именно так и сказать. Но будем скромнее и отнесёмся к себе как важному координационному центру подготовки профессиональных логистов в Сибири.

— Как логистика может повлиять на эффективность государственных закупок в России?

— На протяжении многих лет в нашей стране не могут искоренить недостатки системы госзакупок — такие, как коррупция, непрозрачность и завышение цен, монополизм, эффекты картельного сговора поставщиков, возможности поставок фальсифицированных продуктов питания. Использование логистических технологий в процессах госзакупок позволит уменьшить эти отрицательные факторы.

— Как стать логистом в Красноярске?

— Выпускники школ и колледжей могут поступить к нам в университет, в Институт экономики и управления

в бакалавриате на профиль «Логистика». По окончании они получат два диплома — российский и европейский. Наряду с квалификацией бакалавра, может поступить к нам в магистратуру по программе «Логистика и управление цепями поставок» на два года.

Если брать азиатскую часть страны, то такое сочетание специальностей есть только в нашем университете. Те, кто уже имеет квалификацию бакалавра, может поступить к нам в магистратуру по программе «Логистика и управление цепями поставок» на два года.

Наконец, если нет возможности учиться в бакалавриате или магистратуре, то можно пойти на курсы дополнительного образования в Национальном центре сертификации специалистов по логистике «НСЦ-Восток» при университете и в течение полугода получить диплом о дополнительном образовании по двум указанным специальностям.

В заключение должен заметить, что наша кафедра выпускает не только логистов. Мы также осуществляем подготовку специалистов по рекламе и связям с общественностью, которые могут работать как в бизнес-структурах, так и на государственной службе.

Ирина РЫКОВА.

Конференция

## Логистика в цифровое время

«Стр. 1»

— За два дня конференции мы представили всю палитру актуальных проблем логистики. Один день посвятили студенческим докладам, а во второй послушали выступления людей, занимающихся самыми серьёзными вопросами в самом полном комплекте. Участники конференции увидели сущности, категории, главные тенденции и направления современной логистики, — подытожил заведующий кафедрой логистики и маркетинга в АПК Красноярского ГАУ Валерий Лукиных.

### День третий. Шаркунок, который может стать символом Енисейской Сибири

Третий день конференции прошёл в городе Енисейске. Конечно же, были экскурсии городу. Много впечатлений было вынесено при посещении частного музея рубанков. Подумать только, в этом музее хранится полторы тысячи рубанков из самых разных уголков мира!

Но главный сюрприз состоялся в местном краеведческом музее. Владимир Глинский, учёный из Санкт-Петербурга, подарил Енисейскому краеведческому музею шаркунок. После этого мы попросили Владимира Анатольевича дать нам комментарий на этот счёт.

— На конференции наш совместный с Юрием Чернухиным доклад был посвящён идее создания этномира в Енисейском макрорегионе, — начал он свой рассказ. — Экономика впечатлений имеет огромный потенциал. Енисейской Сибири нужны символы, пока же таких символов у региона нет, они не определены.



Владимир Глинский вручает шаркунок заместителю директора Енисейского краеведческого музея Татьяне Кузнецовой.

Какие образы возникают у иностранцев, детей, когда говорят о России, Сибири? Матрёшка, медведи и так далее. Если подумать о матрёшке — это игрушка, которая 100 лет назад стала нашим национальным символом, первоначально являлась японской головоломкой. Сегодня образ матрёшки до сих пор активно эксплуатируется как коммерческий образ, бренд России, как сувенирная продукция. Вместе с тем в Сибирь вместе с первопроходцами прибыли и игрушки, которые они несли с собой. Они несли с собой культуру, связанную с воспитанием детей.

Что такое шаркунок? Это обыкновенная погремушка, современным языком если говорить — экологически чистая. Из дерева. Не имеющая никаких инородных соединений. Это один из способов безгвоздевого крепления узлов. Когда при плотницкой или столярной работе оставался остаточный материал в виде щепы, то из него создавались

разные изделия культурного назначения. Их полости наполнялись камушками. В результате возникла такая погремушка.

Она существовала в простейшем виде. В виде одного простейшего узла. Жизнь этой погремушки было ничтожно мала. Младенцы их уничтожали. Игрушка к началу прошлого века сохранилась только в берестяном исполнении. Первоначальный вид игрушки, связанный с деревянным узлом, был утрачен.

Возродил традицию их изготовления мастер Константин Александрович Печинкин из города Шенкурска Архангельской области. В 70-х годах прошлого века его заинтересовала эта игрушка. Выйдя на пенсию, он начал активно сотрудничать с местными краеведами и мастерить шаркунки.

В то время я увлекался теорией игр, входил в Международное общество любителей логических игр и головоломок. Тогда был всплеск

интереса к головоломке Рубика. Возникла идея, что наша головоломка в исполнении Печинкина может быть столько же привлекательна в финансовом плане.

Мы с коллегами думали, что кубик Рубика можно превзойти. Запатентовали множество вариантов совершенствования концепции Рубика. Были получены не только российские, но и международные патенты на эти изделия. Я лично участвовал в двух конференциях в Варшаве.

В рамках этой совместной научно-поисковой работы Печинкин и подарил мне в 1980 году одно из своих изделий. Этой игрушке сейчас ровно 40 лет. Размышляя над новыми туристическими брендами, над новыми образами сибирскими, я подумал, а почему бы не возродить традицию изготовления шаркунков.

Мне кажется, что Енисейской Сибири взамен матрёшки нужно искать бренд, и это место может достойно занять шаркунок. Если возвращаться к идее этномира, имело смысл передать эту идею именно самому старому городу Красноярского края — Енисейску и его краеведческому музею.

Из какого дерева делают шаркунки? На русском европейском севере делали из осины, липы. В Красноярском крае лучшим деревом был бы кедр. Его древесина содержит романтические запахи. Эта особенность может создать местный колорит.

Идея не должна лежать бесконечно долго. Я считаю, пора в Сибири возродить эту старую идею первоначально российской игрушки. Поэтому это можно сказать подарок из старого российского поморского Севера Красноярскому краю.

Анастасия ГУБАНОВА,  
Владимир КРУТИКОВ.  
Фото авторов.

**Альфонз ЭТНОНИ,**  
вице-президент Европейской логистической ассоциации:

«Всем доброе утро, ректор, проректор, участники, друзья. Приветствую вас на XVI Международной конференции «Логистика — Евразийский мост».

Последние три года принесли значительные изменения в технологическую, социальную и деловую сферы. Мы живём в мире, где всё можно соединить. Традиционные границы товаров и пассажиропотоков исчезли. Сегодня мы можем создавать, управлять и потреблять виртуально и физически любые источники товаров и услуг повсюду.

Логистика и управление цепями поставок, как интегратор — это центр революции. Эта революция открыла удивительные возможности для бизнеса и науки...»

**Тоне ХРОВАТ,**  
директор ГРМ Ново Место — Центра биотехнологии и туризма, член Государственного совета Республики Словения:

«...Уже второй год из-за пандемии Словения не может лично участвовать на конференции. Мы расстроены этим фактом, но не сдаёмся. В это беспокойное время нам удаётся внедрить знания и технологии в нашу работу, тем самым инвестируя в наше развитие и развитие отношений на новом или даже другом, цифровом уровне...»

Международные связи

# «Сейчас российские продукты в Китае на пике спроса»

**Мой собеседник — аспирант Красноярского государственного аграрного университета Чжао ХОУФУ.**

— Вы уже шесть лет живёте в России. Как получилось, что вы стали жить в нашей стране?

— Один мой знакомый набирал студентов, чтобы учиться в России. Я ему сказал, что тоже хочу учиться в этой стране, предоставил все документы. У меня был сертификат MBA, что я закончил вуз, и справка об окончании курсов русского языка.

Мне представился случай учиться в магистратуре СФУ. У меня был выбор: международная торговля или логистика. Поначалу стал обучаться международной торговле, но выяснилось, что я всё это знаю. Поэтому выбрал магистерскую программу «Логистика и управление цепями поставок», которой руководит профессор Валерий Фёдорович Лукиных.

Занятия шли после шести вечера. Я успевал работать и учиться. Мне понравилось, что руководство идёт навстречу студентам и магистрантам, которые должны работать и одновременно учиться. В октябре 2015 года я создал в Красноярске компанию «Рок Логистик». С той поры стал учиться и работать одновременно. Эти две сферы моей жизни друг другу не мешали.

У меня были знания. Во время учёбы их углубил. И можно сказать, что мои знания приобрели системность. Компания начиналась с трёх человек, сейчас у нас более 20 человек. Расширяемся. В прошлом году создали представительство нашей компании в Екатеринбурге. Оформил патент на логистическую систему. Создал сайт и таким образом закрепил авторские права.

У нас сайт трёхязычный — китайский, русский и английский. Это электронная площадка, на которой можно заказывать товары, покупать их. За эти шесть лет я побывал во многих российских городах, участвую в конференциях, у нас партнёры во многих городах России. От Санкт-Петербурга до Владивостока. Красноярский край весь объездил. Самый южный регион — Крым. Везде побывал. Думаю, что немногие русские



Выступает Чжао Хоуфу.

могут похвастаться столь богатым опытом путешествий по России.

— **Чем занимается компания?**

— В основном перевозками между Россией и Китаем. Есть ещё торговля у нас — экспортно-импортная. Мы многими товарами занимаемся, например, пищевыми. Мука, масло подсолнечное, рапсовое. Сталь. Богатый ассортимент продукции, которую мы возим между Россией и Китаем.

— **Какие есть трудности по работе китайского бизнеса в России?**

— Главная трудность — китайцы не знают российского законодательства. Здесь меньше льгот для предпринимателей, чем в Китае. Например, мы хотели в Хакасии своё представительство зарегистрировать. И столкнулись с трудностями, потому что это другой регион Российской Федерации. Большую работу нужно делать по сбору документов. Трудно получить визу, вид на жительство и так далее.

Сейчас я вынужден быть учредителем и инвестором компании, а генеральным директором российское законодательство не позволяет мне быть. Надеюсь, что в будущем законодательство будет меняться в сторону того, что иностранцы, в частности китайцы, смогут официально работать здесь. В Китае разрешается

в связи с пандемией. Конкуренция снизилась.

— **По окончании магистратуры вы решили поступать в аспирантуру. Почему?**

— Когда я закончил магистратуру, то почувствовал, что мне очень нравится учиться. Мне нравится сам процесс получения знаний. Мне хочется стать в Китае преподавателем такого же уровня, как Валерий Фёдорович Лукиных. И я думаю, мой долг — полученные знания передать как можно большему количеству студентов. Я хочу сделать свой вклад в развитие дружбы, сотрудничества между российским и китайским народами.

— **Работа над кандидатской диссертацией по логистике помогает бизнесу?**

— Конечно. Использую очень много. Ценность моей учёбы заключается в том, что могу применить полученные знания в работе. На примере нашей компании вижу, что благодаря тем знаниям, которые я получил в университете, компания непрерывно развивается. Она расширяется, в ней появляются новые сотрудники, новые области деятельности. Система управления у нас отлажена во многом благодаря этим знаниям.

— **Вы переехали в Россию. Семью перевезли?**

— В 2016 году приехала жена с сыном, она тоже здесь изучала русский язык. Сейчас наш ребёнок лучше говорит по-русски, чем мы. В русскую школу пошёл, начал учиться и, естественно, язык выучил.

— **Работают ли в вашей компании студенты Красноярского государственного аграрного университета?**

— Обычно к нам студенты приходят сначала на практику. Потом многие остаются у нас. Одна наша работница учится в магистратуре. У нас есть многие, кто оканчивал аграрный университет, СФУ. Но базовый вуз у нас — это аграрный университет. Есть китайские студенты из СФУ. Некоторые студенты из Китая у нас проходят практику, а потом уезжают в Китай.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.

Новости

## Перспективы аэропорта Емельяново

Аэропорт Емельяново располагается на пути доставки грузов из Китая в Европу и имеет большой потенциал для обработки трансферных грузов, сообщила на конференции «Логистика — Евразийский мост» доцент Московского государственного технического университета Ирина Полешкина.

По её словам, в 2019 году на долю красноярского аэропорта пришлось 2 процента от общего объёма обрабатываемых грузов в российских аэропортах.

Сравнительная оценка эффективности организационных процессов обработки грузов в грузовых терминалах Красноярска, Екатеринбургa и Новосибирска показала, что аэропорт Красноярска занимает 2-е место, хотя по объёму обрабатываемых грузов находится на 3-м месте.

Для повышения эффективности операционных процессов обработки грузов и привлечения дополнительного грузопотока руководство аэропорта Емельяново планирует строительство нового собственного грузового терминала с пропускной способностью 50 тысяч тонн в сутки.

## «Транссиб 2.0»: откуда ноги растут?

Проект строительства «Транссиб 2.0» представил федеральному правительству новосибирский политик Иван Стариков.

Он предлагает протянуть высокоскоростную грузовую и пассажирскую магистраль по маршруту Владивосток (Россия, Тихий океан) — Роттердам (Нидерланды, Атлантический океан). Общая протяжённость магистрали по территории России между посёлком Посыет в Приморском крае и Брянском по проекту составляет более девяти тысяч километров, дорога пройдёт по 23 субъектам страны. Стоимость проекта — около 18 триллионов рублей. Окупаемость — восемь лет с начала эксплуатации.

На последнем Красноярском экономическом форуме на эту тему выступил губернатор Красноярского края Александр Усс, также идею поддержал известный российский предприниматель Олег Дерипаска.

— Последняя ситуация в Суэцком канале показала, что нужно диверсифицировать торговые маршруты. Нужно вводить инвестиционные перевозки по Транссибу, это позволит нам загрузить перерабатывающую промышленность, создать новые проекты. Это один из важнейших инфраструктурных планов развития Сибири, — отметил Олег Дерипаска на пленарном заседании Красноярского экономического форума.

### КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ АПК, КАФЕДРА «ЛОГИСТИКА И МАРКЕТИНГ В АПК» ПРЕДСТАВЛЯЮТ

направления обучения:

#### Бакалавриат:

Направление — «Менеджмент», профиль «Логистика в АПК». Очное и заочное обучение. В итоге: получение двух дипломов — российского и европейского.

Направление — «Реклама и связи с общественностью», профиль «Реклама и связи с общественностью в отрасли (сфера АПК)». Очное обучение.

#### Магистратура:

Направление — «Менеджмент», направленность «Логистика и управление цепями поставок в АПК». Очное (вечернее) обучение.

#### Аспирантура:

Программа «Экономика и управление народным хозяйством — логистика».

#### ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ:

г. Красноярск, Ветлужанка, ул. Стасовой, 44д  
Приёмная комиссия Института экономики и управления АПК  
Кафедра «Логистика и маркетинг в АПК»  
Тел. (391) 232-10-43, 246-53-01

www.sitebs.ru

E-mail: vfl@kgau.ru, logist.kgau@mail.ru  
Группа «ВКонтакте»: «Логист-специалист»  
https://vk.com/club146623111



«Бизнес-Сайт»  
Деловое издание  
Учредитель и издатель:  
ИП В.И. Пантелеев  
Распространяется  
в качестве приложения  
к газете «Красноярский рабочий».  
Цена свободная.

Главный редактор:  
В.И. Пантелеев  
Адрес редакции и издателя:  
660075, г. Красноярск,  
ул. Железнодорожников, 17,  
офис 25, тел. (391) 211-57-11  
E-mail: vpanteev@yandex.ru

В номере используются  
материалы, размещенные  
на информационном портале  
«Бизнес-Сайт» www.sitebs.ru.  
При подготовке  
этих материалов  
к публикации в газете  
они подлежат сокращению  
и редактированию.

Газета зарегистрирована  
в Средне-Сибирском управлении  
Федеральной службы  
по надзору за соблюдением  
законодательства в сфере  
массовых коммуникаций  
и охране культурного наследия.  
Свидетельство  
ПИ № ФС16—152 от 25.11.2005.

Время подписания в печать:  
по графику — 18.00,  
фактически — 18.00.

Отпечатано в типографии  
АО «Советская Сибирь»  
660022, г. Красноярск,  
ул. Шахтеров, 33,  
Тираж 10 000 экз.