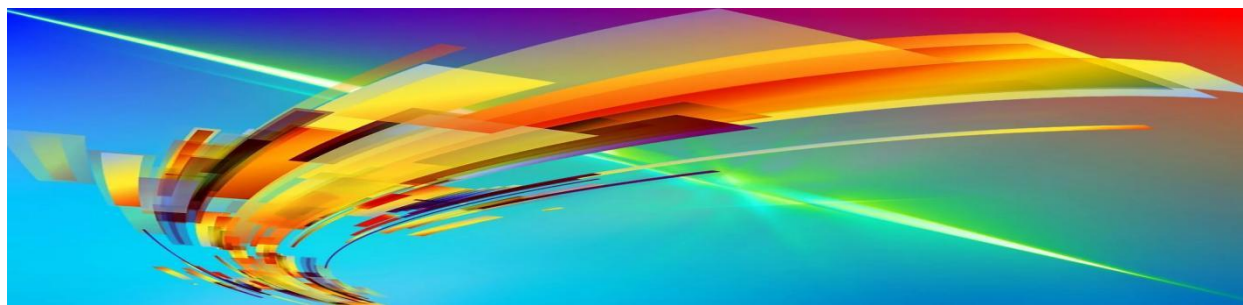




ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 339.5

В. М. Казанцева,

А. Ю. Ермуллина, О. Ю. Недорезова

V. M. Kazantseva, A. Yu. Ermullina, O. Yu. Nedorezova

ГЛАВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2020 – 2023 ГОДАХ

MAIN TRENDS IN THE GLOBAL FREIGHT TRANSPORTATION MARKET IN 2020 – 2023

Аннотация. В статье анализируется динамика международного рынка грузовых перевозок в 2020 – 2023 годах. Акцентируется внимание на проблемах транспортной логистики, вызванных западными санкциями, особенностях развития торговых связей с государствами Азии и Ближнего Востока и формировании новой мировой транспортно-логистической системы. Для России, в условиях изменившейся международной обстановки и постепенной переориентации внешнеэкономических интересов с Запада на Восток, важнейшей задачей становится выстраивание взаимовыгодных партнёрских отношений с дружественными странами. Это позволит в ближайшей перспективе создать эффективные транспортные коридоры, обеспечивающие бесперебойную доставку грузов практически в любую точку мира. Ключевыми факторами при этом являются уровень сервиса и степень адаптации к новым экономическим реалиям.

Abstract. The article analyzes the dynamics of the international freight transport market in 2020 – 2023. Attention is focused on the problems of transport logistics caused by Western sanctions, the peculiarities of the development of trade relations with the countries of Asia and the Middle East and the formation of a new

global transport and logistics system. For Russia, in the context of a changed international situation and a gradual reorientation of foreign economic interests from the West to the East, it is extremely important to build mutually beneficial partnerships with friendly countries. This will make it possible in the near future to create effective transport corridors that ensure uninterrupted delivery of goods to almost anywhere in the world. The key factors in this regard are the level of service and the degree of adaptation to new economic realities.

Ключевые слова: международный рынок грузовых перевозок, международные грузоперевозки, мировая торговля, мировая экономика, логистика, цепочки поставок, санкции, Азия, Ближний Восток, Россия.

Keywords: international freight transport market, international cargo transportation, global trade, global economy, logistics, supply chains, sanctions, Asia, Middle East, Russia.

Международные грузоперевозки осуществляются между двумя и более странами в рамках соответствующих международных соглашений [7]. Выбор вида транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской, авиационный) и маршрута следования проводится так, чтобы обеспечить максимально быструю доставку грузов и минимизировать затраты клиентов на перевозку и таможенное оформление [8].

В условиях беспрецедентных санкций, введённых в 2022 – 2023 годах против России недружественными странами, на рынке международных грузоперевозок произошли важные изменения. В короткий срок Россия смогла переориентировать значительную часть своих грузоперевозок с Европы, США и их союзников на страны Ближнего Востока, Восточной, Центральной и Южной Азии. Государства «глобального Юга» в большинстве своём не поддерживали политику антироссийских санкций, тем более что эта политика в корне противоречит их собственным национальным интересам. Основная часть грузоперевозок из России стала осуществляться морским транспортом (в том числе, с использованием так называемого «теневое флота») через важнейшие российские порты – Санкт-Петербург, Усть-Лугу, Мурманск, Новороссийск, Владивосток, Находку и другие [2].

В таблице 1 показана специфика торговых отношений России с отдельными странами. Мы видим, что Турция предстаёт как приоритетный партнёр, Иран – как перспективный, а Польша – как ненадёжный, к тому же проводящий антироссийскую политику. Российские перевозчики, работающие с параллельным импортом, рассматривают Турцию в качестве перевалочного пункта (хаба), через который импортируемые товары поступают сначала в бывшие советские

Таблица 1

**Особенности внешнеэкономического взаимодействия
России с отдельными странами в 2022 – 2023 гг.**

Страна	Особенности	Преимущества	Недостатки
Турция	Транзитный хаб для транспортировки товаров из стран, не имеющих прямого морского сообщения с Россией (страны Южной Европы, Юго-Восточной Азии, Африки, Северной и Латинской Америки).	Выгодное географическое положение страны между Западом и Востоком, быстрые сроки грузоперевозок, упрощённая процедура таможенного оформления.	Резкий рост стоимости грузоперевозок (в 2,5 раза) из-за растущего спроса и повышения цен на топливо. Также Турция в пять раз (!) увеличила плату за проход судов через проливы Босфор и Дарданеллы.
Иран	Транзитный хаб для перевозки товаров (в том числе, автомобильным и железнодорожным транспортом) между Россией и странами Ближнего и Среднего Востока, Южной Азии и Африки.	Выгодное географическое положение страны, членство в БРИКС и ШОС, уникальный опыт выживания экономики в условиях западных санкций (объём внешней торговли Ирана вырос за последние годы на 20%).	Отсутствие системы безналичных взаиморасчётов, единого мультимодального оператора и единой тарифной ставки, общих норм пограничного и таможенного контроля.
Польша	Антироссийская политика Польши самым негативным образом сказывается на международной логистике и внешней торговле. Транспортные и логистические компании вынуждены искать альтернативные маршруты, что неизбежно ведёт к увеличению стоимости и сроков доставки.	Государство, по крайней мере частично, компенсирует транспортным и логистическим компаниям убытки, вызванные нарушением поставок.	Искусственно создаваемые препятствия для торговли с Россией (грузовой транспорт из Польши не может въезжать на территорию России – на приграничном терминале должна происходить пересцепка грузов на российские фуры; в случае истечения у российского перевозчика срока действия транспортного разрешения новые разрешения не выдаются).

Источник: [5].

республики (Армения, Азербайджан, Узбекистан, Киргизия, Казахстан), а оттуда – уже непосредственно в саму Россию. Сотрудничество с Ираном имеет стратегическое значение, особенно в плане создания транспортного коридора «Север – Юг», который обеспечит России выход к Индийскому океану, к странам Ближнего Востока, Южной Азии и Африки. А что касается Польши, то она, судя по всему, в скором времени будет полностью исключена из евразийского транзита.

С введением санкций объём и характер грузоперевозок стали очень неоднородными (таблица 2). Прежде всего, обращает на себя внимание резкое сокращение грузовых авиаперевозок в 2022 году. Автомобильный и морской транспорт, напротив, показал положительную динамику. Снижение объёмов железнодорожных перевозок в данном случае не должно вводить нас в заблуждение, поскольку на фоне сворачивания торговых связей с Европой многократно возросла нагрузка на так называемый «Восточный полигон» – сеть железных дорог Сибири и Дальнего Востока, соединяющих Россию с Китаем и портами на тихоокеанском побережье (имеются в виду БАМ и Транссиб). На начало 2023 года «Восточный полигон» стал самым загруженным направлением для российских экспортных грузов.

Таблица 2

**Динамика международных грузоперевозок
России в 2020 – 2022 годах**

Показатели	2020	2021	2022
Перевозки контейнеров ж/д транспортом, тыс. шт.	1909,1	1072,4	893,7
Перевозки грузов автотранспортом, млн. тонн	5187,1	5489,1	5505,6
Перевозки морским транспортом, млн. тонн	24,7	23,4	28,2
Перевозки грузов авиатранспортом, млн. тонн	1,174	1,447	0,606

Источник: [6].

Санкционная политика западных стран породила объективные трудности для российской внешней торговли – это и разрушение устоявшихся экономических связей, и необходимость выстраивания новых транспортных коридоров, и значительный рост издержек, и увеличение времени поставок (рис. 1). Существенно изменилась структура экспорта и импорта.

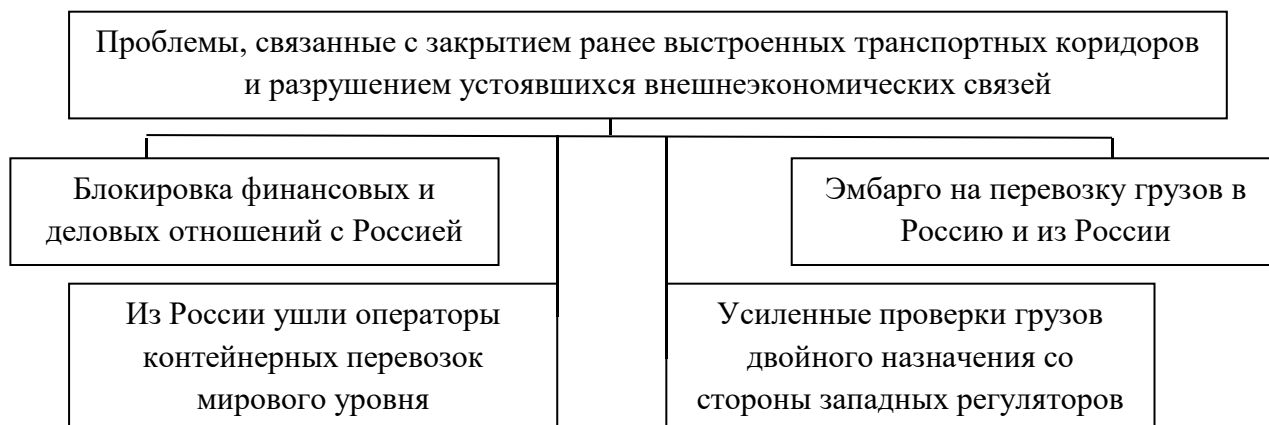


Рисунок 1. Трудности для российской внешней торговли, вызванные санкционной политикой Запада.

Источник: [3].

Но одновременно с тем открылись и новые возможности. Пожалуй, главное приобретение последних лет – появление у России новых стран-партнёров, заинтересованных в торговле с ней ничуть не меньше, если даже не больше, чем Россия в торговле с ними [4].

Наглядным примером служит российско-китайское сотрудничество в сфере трансграничной торговли и международной логистики. О значении Китая как одного из важнейших экономических партнёров России Президент Владимир Путин заявил в Послании Федеральному Собранию 21 февраля 2023 года. В общем объёме грузоперевозок между нашей страной и Китайской Народной Республикой 75% приходится на контейнерные грузы. Для КНР Россия важна, в том числе, как сухопутный транспортный коридор, по которому можно безопасно и сравнительно быстро осуществлять контейнерные поставки в ту же Европу (например, в рамках проекта «Один пояс, один путь») [9].

Но для этого необходимо существенно увеличить пропускную способность «Восточного полигона» за счёт его модернизации (строительство вторых путей, электрификация, сооружение недостающих мостов и тоннелей, открытие новых пунктов пропуска на границе и т. д.). И многое в этом направлении уже делается – повышаются скорость и коэффициент загрузки грузовых поездов, внедряются сдвоенные контейнерные поезда, реконструируются существующие и строятся новые объекты транспортной инфраструктуры. Благодаря введению в 2023 году для грузовых поездов единого твёрдого графика движения время в пути по маршруту «Китай – Европа»

сократилось до 10 – 11 дней (вместо прежних 16). Согласно «Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года», планируется строительство двух дополнительных железных дорог из России в Китай [1].

Итак, благодаря совместным усилиям государства и бизнеса России удалось справиться с вызовами объявленной против неё санкционной войны. Вместо того, чтобы оказаться в международной изоляции и экономической блокаде, Россия в короткий срок смогла наладить эффективные и взаимовыгодные отношения со странами «глобального Юга». Выстраиваются новые логистические маршруты, сохраняется, а местами и расширяется, присутствие российских компаний на международных рынках. Россия продолжает оставаться важным участником мировых логистических процессов и мирового рынка грузоперевозок, сохраняя при этом свой суверенитет и соблюдая свои национальные интересы.

Список источников и литературы

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 января 2023 г., № 129-р об утверждении «Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года». Источник: Правительство России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/145780/> (дата обращения: 24.09.2023).

2. Алексеева Е.В., Трутнева Н.Ю., Кучерявенко А.К. Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС: условия и перспективы // Естественно-гуманитарные исследования. – 2021. – № 38 (6). – С. 39-45. DOI: 10.24412/2309-4788-2021-6-39-45.

3. Анистратова А.В., Бурдель Д.В., Мамедова Н.Х. Актуальные проблемы в области международных перевозок грузов в условиях 2022 – 2023 годов и формирование новых транспортных маршрутов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук (International Journal of Humanities and Natural Sciences). – 2023. – № 5-1 (80). – С. 183-186. DOI:10.24412/2500-1000-2023-5-1-183-186.

4. Международные перевозки в 2023 году: проблемы и решения. Источник: сетевое издание «Рейс.РФ». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://reis.zr.ru/article/ekonomika/mezhdunarodnye-perevozki-v-2023> (дата обращения: 24.09.2023).

5. Международные перевозки – доставка грузов и товаров любым транспортом. Источник: сайт компании «Универсальные грузовые решения». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ucsol.ru/mezhdunarodnye-gruzoperevozki> (дата обращения: 24.09.2023).

6. Министерство транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 24.09.2023).

7. Петрушина О.М., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. Роль логистики в мировой экономике // Вестник Калужского университета. – 2021. – № 1 (50). – С. 15-17.

8. Шаурина О.С., Лесина Т.В., Мигел А.А. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения. Источник: сетевое издание – научный журнал «Вестник евразийской науки» (The Eurasian Scientific Journal). – 2021. – Том XIII, № 4. – С. 1-18. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://esj.today/PDF/05ECVN421.pdf> (дата обращения: 24.09.2023).

9. Подберёзкина О.А., Сазонов С.Л. Российско-китайское сотрудничество в области транспорта и логистики. В новых геополитических условиях в 2022 – 2023 гг. // Обозреватель–Observer. – 2023. – № 3. – С. 44-55. DOI: https://doi.org/10.48137/2074-2975_2023_3_44.

© Казанцева В.М., Ермуллина А.Ю., Недорезова О.Ю., 2023

