



ПЕРЕСТРОЙКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

REARRANGEMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS ROUTS UNDER THE CONDITIONS OF SANCTIONS PRESSURE

A.A. Meshalkin, *Leading Specialist for Foreign Economic Activities, "Trade House VNIKP" JSCcl.*

A.A. Мешалкин, *ведущий специалист по ВЭД ЗАО «Торговый Дом ВНИИКП»*

Аннотация. Представлен обзор ситуации, которая складывалась на рынке транспортно-логистических услуг в течение 2022 года, показано как перестраивались ранее сложившиеся логистические цепочки. Сообщается о перспективах развития трёх ключевых транспортно-логистических коридоров в условиях санкционного давления и о мерах, предпринимаемых Правительством РФ по реализации утверждённых им планов развития таких коридоров. Приведены основные факторы, которые будут оказывать влияние на логистический бизнес в 2023 году.

Ключевые слова: логистический бизнес, санкционное давление, транспортно-логистические коридоры, мультимодальные перевозки

Abstract. An overview is given of the situation that developed in the market of transport and logistics services during 2022 and how the previously existing logistics chains were restructured. It reports on the prospects for the development of three key transport and logistics corridors under sanctions pressure and the measures taken by the Government of the Russian Federation to implement its approved plans for the development of such corridors. The main factors that will have an impact on the logistics business in 2023 are outlined.

Key words: logistics business, sanctions pressure, transport and logistics corridors, multimodal transportation

*Материал поступил в редакцию 5.04.2023
E-mail: ameshalkin@tdvniikp.ru*

Уже в первые месяцы после начала специальной военной операции на Украине в конце февраля 2022 года все участники внешнеэкономической деятельности столкнулись с неопределённостью в связи с западной санкционной политикой, затронувшей практически все сферы деловой активности. Возникшие сложности, увы, сохранялись практически на протяжении всего года.

В 2022 году Российская Федерация вышла в мировые лидеры по введённым против неё санкционным ограничениям – и в качественном, и в количественном выражении. Основная часть санкций была введена западными странами в первом полугодии, и преимущественно затронула такие сферы, как транспорт, финансы, военно-промышленный комплекс,

энергетический и добывающий секторы экономики. Наибольший удар испытала на себе сфера внешнеэкономической деятельности (ВЭД), из-за чего Россия столкнулась с нехваткой импортируемой продукции по целому ряду направлений, суммарно за январь-июнь 2022 года на 40 % ниже, чем за аналогичный период 2021 года.

В разразившейся экономической войне против России логистика превратилась в одно из средств давления Запада. А ведь при всей своей, казалось бы, сервисной функции по отношению к реальному производству, логистика является основой бесперебойного функционирования многих экономических, социальных, да и политических процессов. Чтобы лишить Россию возможности эффективно вести внешнюю тор-



Таблица
Количество санкций, введённых
в отношении стран до и после 24.02.2022

Страна	Санкции, введённые	
	до 24.02.2022	после 24.02.2022
Россия	2695	13596
Иран	3616	21
Сирия	2598	16
Северная Корея	2052	59
Беларусь	788	345
Венесуэла	651	0
Мьянма	458	109

говлю, были введены ограничения на заход российских судов в иностранные порты, запрет на въезд российских грузовиков на территорию Евросоюза, отказ практически всех иностранных морских операторов от работы с российскими грузами, были повышены страховые покрытия для тех судов, которые всё-таки продолжают работать с Россией.

В числе наиболее пострадавших, конечно, оказались те отрасли, которые напрямую зависели от импорта. Это, например, производители электроники, предприятия нефтегазовой отрасли, и др.

Кабельную промышленность России санкционная блокада, безусловно, тоже затронула. Однако эта отрасль народного хозяйства всё же самодостаточна – мы производим практически все виды кабелей и проводов, РФ полностью защищена от влияния импорта в области проводниковых материалов. Тем не менее, есть зоны, в которых зависимость от импорта имеется. Например, кабельная промышленность России с самого её зарождения всегда зависела от импорта изоляционных материалов. Так, ещё до революции закупались такие материалы, как лаки, гуттаперчевая изоляция и др. В советское время больше закупали поливинилхлоридные пластикаты, электроизоляционные лаки, полиамидно-фторопластовые плёнки и др.

На сегодня объёмы импорта несколько снизились по сравнению с советским периодом благодаря тому, что за последнее время было освоено производство ряда отечественных материалов.

Что касается оборудования для производства кабелей и проводов, то с самого зарождения кабельной промышленности России основные типы такого оборудования закупались за границей. Сегодня ряд российских машиностроительных предприятий предпринимают усилия по разработке и производ-

ству отдельных видов приборов и оборудования, но такие виды машин, как эмаль-агрегаты, наклонные экструзионные линии, приборы контроля и др. по-прежнему закупаются за рубежом. И российские кабельщики ощутили на себе ограничения по поставкам как самих машин, так и запчастей, и по технической поддержке – зависимость от импорта оборудования очевидна.

Так или иначе, курс на импортозамещение, впервые провозглашённый Правительством РФ и изложенный в Постановлении № 328 от 15 апреля 2014 года, с началом специальной военной операции на Украине получил дополнительный импульс к ускоренной реализации. Импорт оборудования и материалов имеет для российской кабельной промышленности значение, поэтому постоянно осуществляется поиск поставщиков лояльных к РФ и новых логистических решений по доставке грузов в нашу страну. Какова же сегодня ситуация с логистикой товаров?

До 2022 года рынок грузоперевозок работал по ясным, всем понятным правилам. Но с конца февраля 2022 года произошло много изменений, из-за которых пришлось перестраиваться и бизнесу, и логистическим компаниям. Так как же в течение 2022 года менялись транспортно-логистические маршруты и объёмы грузоперевозок по различным направлениям?

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Отказ иностранных морских судовладельцев от работы с Россией стал самым чувствительным, и его можно расценивать фактически как морскую торговую блокаду России. Российская внешняя торговля более чем на 90 % зависела от иностранных судов, а, например, в таком сегменте как контейнерные перевозки – почти на 100 %.

После обострения геополитической ситуации с российскими грузами в одночасье отказались работать ведущие мировые логистические гиганты, прежде всего корпорации, связанные с морскими контейнерными перевозками. Это направление понесло наиболее серьёзные потери и встретилось с наибольшими затруднениями с момента введения санкций. Об отмене заказов от российских клиентов (за исключением медицинских товаров и товаров первой необходимости) объявили, например, датская A.P. Moller-Maersk – самый крупный оператор морских перевозок, швейцарско-итальянская Mediterranean Shipping Company (MSC), французская CMA CGM Group, германская Hapag-Lloyd, японская Ocean Network Express (ONE), тайваньская Yang Ming. На долю этих шести компаний приходится примерно 80 % рынка международных морских перевозок [1].

Отечественные перевозчики попали под санкции – российским судам запретили заходить в ев-

ропейские порты. Были наложены санкции и на российскую транспортную инфраструктуру. Так, Новороссийский морской торговый порт вошел в список подсанкционных предприятий Евросоюза. Западным компаниям запрещается прямо или косвенно совершать с ним сделки. Но сильнее всего пострадало скандинавское направление.

По данным совместного исследования, проведенного информационно-аналитическим агентством "ПортНьюс" и Институтом проблем естественных монополий, объём перевалки контейнеров в портах Балтийского бассейна в III квартале 2022 года сократился на 85,7 % в сравнении с аналогичным периодом 2021 года [2]. Не будет большим преувеличением сказать, что морской порт «Большой порт Санкт-Петербург» оказался самым пострадавшим в России от международных санкций в 2022 году.

Поэтому к середине 2022 года можно было говорить о почти полной остановке международных морских перевозок в европейскую часть нашей страны. Экспортёры в Россию, которые были готовы к продолжению работы, объявили, что в дальнейшем не смогут организовывать логистику из-за высокого риска блокировки грузов, которые направляются в Россию, а также из-за риска попасть под вторичные санкции, поэтому организация маршрутов доставки легла на плечи российских импортёров.

Только со второй половины 2022 года началось постепенное восстановление трансграничного морского грузового трафика благодаря переориентации транспортных маршрутов.

Лидерами поставок в Россию стали дружественные страны: Китай, Турция, Индия, Беларусь, Казахстан.

На них приходится 43 % общего российского товарооборота.

Особую роль в новых цепочках поставок начала играть Турция. По данным Федеральной таможенной службы, товарооборот между РФ и Турецкой Республикой в 2022 году вырос практически втрое по сравнению с 2021 годом: 23,3 млрд долл. США в 2021 году и свыше 60 млрд долл. США в 2022 году. Турция становится логистическим хабом для импортных поставок в Россию, таким, каким ранее была Финляндия. Как известно, ранее грузопоток из европейских стран, а также из Азии, стран Ближнего Востока, Северной и Южной Америки в нашу страну шёл через Роттердам, Антверпен, Гамбург и другие глубоководные европейские порты, куда приходили гигантские суда грузоподъёмностью свыше 200 тыс. т. Затем на так называемых фидерных (меньших по размерам) судах грузы переправлялись в порты Финляндии, России и других стран Балтийского бассейна, откуда на автомобилях или по железной дороге двигались дальше [3]. Сейчас компании-импортёры зачастую используют южное направление, в том числе и для параллельного импорта.

Что касается портов Балтийского бассейна, которые всегда лидировали по объёму морских перевозок в России, то по данным Ассоциации морских торговых портов России за 2022 год грузооборот «Большого порта Санкт-Петербурга» снизился на 37,5 % (38,8 млн т) вместо ожидавшегося падения на 65-70 %, в то время как порты «Приморск» и «Усть-Луга» показали рост на 7,8 % (57,1 млн т) и на 13,5 % (124,1 млн т) соответственно. Общий же грузооборот морских портов Балтийского бассейна, по данным Росморречфлота, сократился на 2,9 % до 245,6 млн т. Основываясь на итоговых цифрах за 2022 год, Минтранс и Росморречфлот полагают, что в отношении Балтийского бассейна, который логистически наиболее тесно связан с европейскими портами, стоит говорить не о падении, а всего лишь о некотором снижении грузооборота, которое возможно в будущем нивелировать в сотрудничестве с новыми зарубежными партнёрами [4].

В отношении портов Дальнего Востока влияние санкций оказалось не столь значимым. После исхода глобальных морских перевозчиков лидирующее положение заняли перевозчики Fesco (Россия) и Sinokor (Ю.Корея). Они покрывают наибольшую на сегодня географию в Юго-Восточной Азии для России. С большой скоростью растёт число небольших частных перевозчиков: SITC, Zhonggu, Gang Tong, Reel Shipping, Huaxin, United Line и др. В период острого кризиса они вышли на рынок со своими судами, начали замещать ушедших крупных перевозчиков и курсируют между портами Китая и Владивостоком. Так что сейчас по направлению Китай – Дальний Восток проблем с морскими перевозками нет.

По данным Росморречфлота, грузооборот терминалов Дальневосточного бассейна в 2022 году составил 227,8 млн т, что на 1,5 % превышает грузооборот 2021 года [4].

Росморречфлот сообщает, что вопреки негативным прогнозам, грузооборот всех морских портов России в 2022 году не только не обвалился, как предсказывали многие, а увеличился на 0,7 % по отношению к 2021 году (835,2 млн т и достиг 841,5 млн т [4]. Это в значительной степени результат оперативных мер по переориентации грузопотоков на восток и на юг.

Говоря о морских перевозках, следует вкратце сказать и о ситуации с контейнерным оборотом морских портов России в 2022 году.

По данным Ассоциации морских торговых портов РФ, порты Балтийского бассейна потеряли за год 56 % оборота, перевалив 1 млн TEU (единица измерения грузов, равная объёму одного 20-футового контейнера) против 2,5 млн TEU годом ранее.

Азово-Черноморский бассейн потерял 9 % оборота, перевалив 765,19 тыс. TEU против 844 тыс. TEU годом ранее.



Рис. 1. Авиамаршруты и длительность перелёта до и после закрытия неба Европой и Россией

Перевалка контейнеров в Дальневосточном бассейне за 2022 год выросла на 8,2 %, достигнув 2,3 млн TEU против 2,12 млн TEU в 2021 году.

Контейнерооборот в Арктическом и Каспийском бассейнах вырос на 15% и 142 % соответственно.

В целом по итогам 2022 года контейнерооборот портов России превысил 4,31 млн TEU. Спад относительно 2021 года составил 23,4 % [5].

АВИАПЕРЕВОЗКИ

Ещё одна сфера логистики, которая ощутила на себе удар европейских санкций уже в первые месяцы обострения на политической арене – это авиаперевозки. Европа практически полностью закрыла воздушное пространство для российских самолётов, а Россия в ответ ввела аналогичные санкции против самолётов, принадлежащих странам Евросоюза. Такие лидеры авиатехники, как Boeing и Airbus, перестали поставлять комплектующие для российских самолётов. За пределами страны были случаи ареста авиатранспорта, находящегося в лизинге, отзыва сертификатов лётной годности.

Логистические компании переориентируются на новые маршруты. Теперь грузы стыкуются через страны, которые не поддерживают антироссийские санкции и для которых российское небо открыто, – в основном это Турция, ОАЭ и Китай, но также Гонконг, Корея – и далее в РФ. Распространяется также практика, когда груз авиарейсом доставляется к ближайшей возможной к территории России точке, а затем перегружается на автомобильный транспорт.

Сейчас перевозчики из Европы при следовании в страны Юго-Восточной Азии вынуждены обогнуть Россию с юга или с севера, что ведёт к увеличению времени перелёта, повышенному расходу топлива и, как следствие, к росту стоимости грузоперевозки.

Это значительно увеличило для них время в пути, в среднем на 2–3 часа.

По оценке Минтранса РФ, европейские перевозчики вынуждены тратить свыше 37,5 млн долл. в неделю на облёт воздушного пространства России при следовании в страны Южной и Юго-Восточной Азии. Не трудно подсчитать, что за год потери европейских авиаперевозчиков превысят 2 млрд долл.



По оценке агентства Bloomberg, авиакомпания Finnair, потратив годы на создание хаба, соединяющего Азию с Европой и США, столкнулась с сокращением восточной сети в связи с ограничениями со стороны России, т.к. теперь полёты из Хельсинки в Гонконг, Сеул, Шанхай зависят от доступа к полётам над Сибирью. Облёт же России увеличивает длительность рейсов на 15–40 %, что рушит экономику полётов.

В то же время, крупнейшие авиакомпании стран Ближнего Востока и Азии получили преимущества перед своими конкурентами в Европе и США, поскольку воздержались от санкций против России и продолжают летать через её воздушное пространство.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Эта логистическая ниша менее всего подвержена воздействию внешних факторов, и в контексте внешнеэкономической деятельности ориентирована преимущественно на наращивание товарооборота с КНР. Минтранс планирует в ближайшие годы расширить основные железнодорожные погранпереходы в Китай, Казахстан и Монголию, построить на их территории 3 тыс. км железных дорог и потратить на это 31 млрд долл. [6].

В 2022 году Российские железные дороги (РЖД) перевезли по коридору «Запад – Восток» 148,8 млн т грузов, что на 28 % больше, чем в предыдущие годы. В 2023 году планируется увеличить объём перевозок по данному коридору и превысить показатель 160 млн т грузов.

Средняя скорость движения контейнерных поездов по российским железным дорогам — свыше 1 тысячи км в сутки. Время следования груза на направлении «Запад — Восток» в 2022 году составило 7,6 суток, то есть всю страну железнодорожный состав способен преодолеть чуть больше, чем за неделю. Правда, следует помнить, что сроки доставки в немалой степени могут зависеть от загруженности станции отправления, ситуации на погранпереходах и на станциях прибытия.

В перспективе это направление видится как наиболее быстрый и сопоставимый по цене с другими видами транспорта вариант доставки грузов из Китая.

АВТОПЕРЕВОЗКИ

Автомобильный грузооборот с Европой осуществляется в режиме, который установился после введённых ограничений. На данный момент действует запрет на въезд на территорию стран ЕС для российских компаний, которые занимаются перевозкой грузов автомобильным транспортом, и аналогичный запрет на въезд на территорию Беларуси и России для европейских автоперевозчиков. В результате при следовании, например,

с территории ЕС в Россию, товар на приграничной территории перегружается с европейской фуры на транспорт российского перевозчика, который осуществляет доставку по территории России, а также в страны, входящие в Евразийский экономический союз. Однако перевозке подлежат товары, которые не попали в категорию санкционных, причём перечень таких товаров довольно часто изменяется, в силу чего экспортёры не горят желанием заниматься выяснением подсанкционности тех или иных категорий товаров, тем более что ответа уполномоченных органов можно ждать несколько недель.

Существенное снижение объёмов перевозок из ЕС, рост спроса на другие маршруты заставили российских перевозчиков переориентироваться на другие рынки, в первую очередь Турцию, Иран, Китай.

Турция успешно использует свое положение как активного хаба, поэтому сильно выросли объёмы перевозок на российском направлении. Растёт не только транзит, но и экспорт из Турции, что привлекает на это направление российских перевозчиков. Здесь есть несколько автомобильных маршрутов через Грузию, Азербайджан, Иран, и один морской — паромом через Новороссийск. Наиболее быстрый маршрут — паромом в Новороссийск, поскольку нет проблем с пересечением границ.

Набирают обороты автомобильные перевозки из Китая. До последнего времени этот вид доставки сильно зависел от обстановки на пограничных переходах КНР с Россией и Казахстаном. Раньше порожний российский автомобиль заезжал на территорию КНР, оставлял там свой прицеп, возвращался назад и ждал, когда разрешат снова заехать в КНР, чтобы прицепить загрузенный прицеп и въехать на территорию РФ. Такой порядок на пограничном переходе существенно снижал его пропускную способность, и с отменой этого режима перецепки в январе 2023 года пропускная способность увеличилась, создаются конкурентные условия для автоперевозчиков, что, в конечном итоге, должно способствовать снижению стоимости этих перевозок.

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – ОСНОВНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ТРЕНД

Кардинальные изменения, которые претерпела отечественная сфера логистики в 2022 году в связи с резким сокращением внешнеторговых операций со странами Запада, привели к поиску новых торгово-экономических партнёров и перестроению ранее сложившихся логистических цепочек.

Так, по мнению экспертов, важным логистическим трендом наступившего 2023 года станет мультимодальность — сочетание нескольких видов транспорта для доставки товаров. Это вытекает из планов Правительства РФ по развитию транспортно-логистических коридоров (ТЛК), в рамках которых определены 3 ключевых ТЛК:



Рис. 2. Транспортный коридор «Восток – Запад» (на основе Транссибирской магистрали)

- коридор «Восток – Запад»;
- коридор в направлении Азово-Черноморско-го бассейна с выходом в Турцию и страны Северной Африки;
- международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг».

Конечно, смена видов транспорта и перегрузка товара неизбежно приведут к повышению стоимости доставки, но вместе с тем это позволит логистическим компаниям в сложившихся условиях снизить риски и сделать сроки транспортировки по данным коридорам более прогнозируемыми.

КОРИДОР «ВОСТОК – ЗАПАД»

Из всех транспортно-логистических направлений коридор «Восток – Запад» самый протяжённый

(11–12 тыс. км) и характеризуется большей провозной мощностью (280 млн т в год) по сравнению с другими. Он обеспечивает основной грузопоток России с Китаем, а также выход к портам Дальнего Востока.

Ранее для доставки китайских товаров в европейскую часть РФ использовались контейнерные морские перевозки с выгрузкой в портах Балтийского бассейна. Теперь же основная часть грузопотока отправляется морем в порты Дальнего Востока, а затем доставляется поездами по российской территории. После ухода глобальных морских перевозчиков, таких как A.P. Moller-Maersk, MSC, CMA CGM и др., из относительно крупных остались, по сути, только российская компания Fesco и корейская Sinokor, к которым прикнули небольшие китайские компании, способные перевозить меньшее количество контейнеров. Таким образом, количество судозаходов в порты резко воз-

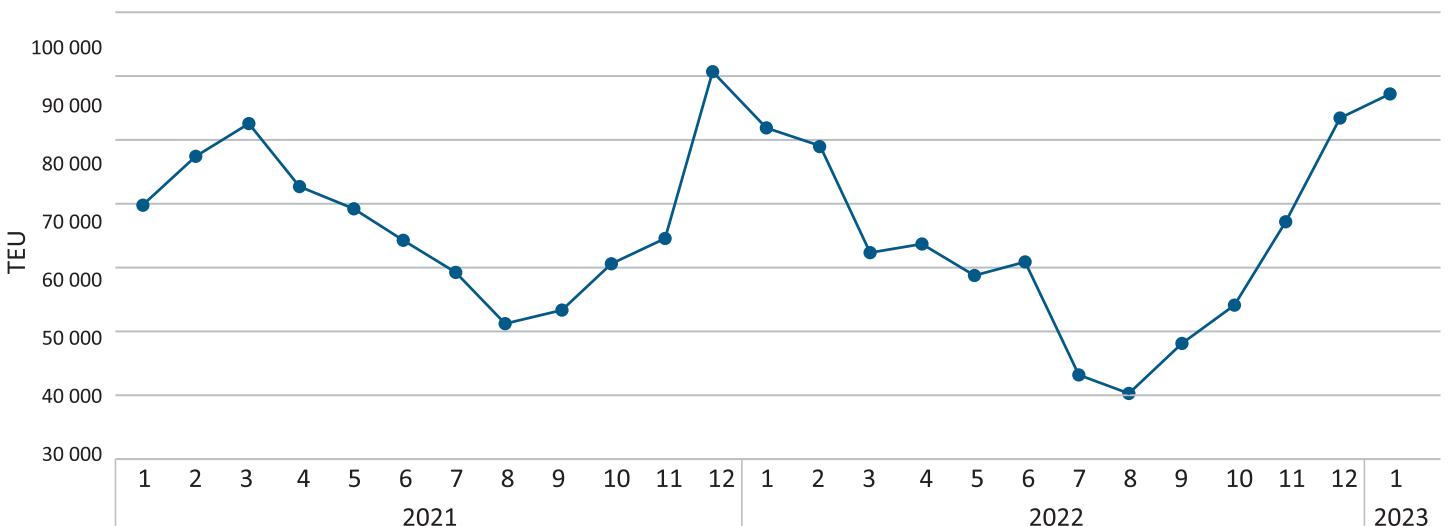


Рис. 3. Динамика контейнерооборота портов Азово-Черноморского бассейна, 2021г. – январь 2023 г. [7]

росло, и многие суда вынуждены были долго стоять на рейде в ожидании разгрузки.

Инфраструктура портов Дальнего Востока поначалу оказалась не готова к такому всплеску логистической активности, что привело к скоплению контейнеров на терминалах и задержкам с их обработкой.

Но к началу 2023 года дальневосточные порты смогли решить проблему с обработкой контейнеров.

Осваивается также новый путь доставки грузов из Китая и стран Юго-Восточной Азии в Россию через Благовещенск, где летом 2022 года было открыто автомобильное движение по мосту через р. Амур, связавшему Благовещенск и китайский город Хэйхэ. В этом случае груз морем доставляется из любого порта Китая в порт Далянь, откуда колёсным или железнодорожным транспортом перевозится в приграничный Хэйхэ, далее автотранспортом по мосту в Благовещенск, откуда следует уже железнодорожным транспортом по территории РФ. Построенный мост через р. Амур и осуществляемая модернизация соответствующих погранпереходов способствуют росту популярности автоперевозок из Китая и стран Юго-Восточной Азии в Россию и в обратном направлении, что может стать реальной альтернативой доставке товаров по железной дороге.

АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ КОРИДОР

Протяжённость коридора из европейской части России в направлении Азово-Черноморского бассейна с выходом в Турцию и страны Северной Африки составляет порядка 3,5 тыс. км. Основным здесь является маршрут, по которому грузы морем через порты Новороссийск, Туапсе, Ейск, Темрюк, а также порты Кавказ и Тамань следуют, главным образом, в Турцию. Большим спросом пользуется сочетание автомобильного и морского транспорта в виде так называемых «Ro-Ro паромов». Это специальные суда, на которые заезжают загруженные автомобильные фуры, паром следует из турецких портов (Карасу или Самсун) в российские (Кавказ или Темрюк) и далее машины без простоев и перегрузов следуют в точку назначения по автомагистралям по российской территории.

Какая-то часть грузов следует из/в страны Северной Африки и Ближнего Востока. В связи с этим изучается возможность создания крупного транспортного хаба на территории Объединённых Арабских Эмиратов для выстраивания транспортных коридоров с Россией.

Крупнейшая российская логистическая компания Fesco запустила маршрут контейнерных перевозок из Китая в Россию – так называемый маршрут Deer Sea. Он пройдет через Суэцкий канал и Чёрное море,



Рис. 4. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и традиционный маршрут через Суэцкий канал



конечный пункт — Новороссийск. По пути контейнеровозы зайдут в Стамбул, где грузы будут перегружаться на другие суда. Предполагается, что путь до Стамбула займёт 30–35, а до Новороссийска 40–45 суток.

По данным Росморречфлота, за 2022 год объём морских перевозок по этому коридору вырос на 2,7 % и составил 263,6 млн т [4].

По прогнозам Минтранса России, грузопоток по Азово-Черноморскому коридору в 2023 году по сравнению с 2022 годом увеличится на 21 %. Предполагается, что прирост обеспечат мероприятия по повышению пропускной способности портов, автомобильных и железных дорог, координация работы логистических центров и оптимизация таможенных процедур. И вот уже Ассоциация торговых портов РФ сообщает, что в январе 2023 года грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна вырос на 23 % относительно января 2022 года, а перевалка контейнеров в этом же месяце достигла 91,25 тыс. TEU, что превышает показатель прошлого года на 6,7 %.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»

МТК «Север – Юг» – обеспечивает перевозки из Индии, стран Ближнего Востока по морю в Иран, и далее через Иран и Каспийский регион в Российскую Федерацию, а также в обратном направлении. Протяжённость данного коридора от Санкт-Петербурга до индийского порта им. Джавахарлала Неру (Нава-Шева), расположенного на юге Мумбаи, 7200 км. Для перевозок используется морской, речной, автомобильный и железнодорожный транспорт.

В своём выступлении на Веронском Евразийском экономическом форуме, состоявшемся в октябре 2022 года в Баку, первый вице-премьер Андрей Белоусов отметил, что в связи со смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива, транспортная инфраструктура нашей страны нуждается в новых логистических решениях, и в перспективе МТК «Север – Юг» с выходом в страны Персидского залива, Индии, Китая, Африки может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу [8].

Этот коридор позволяет в два раза сократить время доставки товаров из Индии в Россию. Срок прохождения грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту через Суэцкий канал составляет от 30 до 45 дней, а по коридору «Север – Юг» – от 15 до 24.

Для сравнения: летом 2021 года по МТК «Север – Юг» из Хельсинки в Мумбаи был отправлен первый контейнерный поезд. Это была пробная отправка с целью убедиться в работоспособности транспортного коридора. Путь от Хельсинки до иранского порта

Бендер-Аббас поезд преодолел за 10 суток, миновав границы четырёх государств, что наглядно показало логистический потенциал данного коридора.

МТК «Север – Юг» предполагает возможность использования трёх маршрутов от иранского порта Бендер-Аббас в Персидском заливе:

1. Западный (по западному берегу Каспия через Россию, Азербайджан) – примерно 5 тыс. км от Санкт-Петербурга до Бендер-Аббаса, который является основным экспортным портом Ирана в Персидском заливе и имеет развитую инфраструктуру.

2. Транскаспийский (с использованием паромных и контейнерных линий на Каспийском море).

3. Восточный (по восточному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркменистан) – примерно 6 тыс. км от Санкт-Петербурга до Бендер-Аббаса.

После 24 февраля 2022 года роль МТК «Север – Юг» серьезно возросла. В контексте санкционных ограничений, введённых ЕС в отношении России, МТК «Север – Юг» может укрепиться в роли основного маршрута транспортировки товаров в меридиональном направлении в и из РФ. Многие эксперты отмечают востребованность коридора, его потенциал, но вместе с тем добавляют, что пока он не начал полноценно функционировать, и причиной тому ряд нерешённых проблем финансового, технического и логистического характера. Что же это за проблемы?

- Отсутствие у России торговых судов класса «река-море», способных ходить как по Каспию, так и по Волге и далее в Санкт-Петербург. Такие суда есть у Ирана, но их возраст около 40 лет, и они в состоянии перевозить только небольшое количество контейнеров, что недостаточно для развития перевозок между странами Каспийского бассейна. Также глубина Волги в некоторых местах недостаточна для прохождения таких судов, что потребует проведения работ по углублению дна реки.

- Устаревшая инфраструктура грузовых российских портов – Астрахани, Махачкалы, Оля, которые к тому же не обладают портовой инфраструктурой для развития контейнерных перевозок. Именно поэтому контейнерные перевозки не могут осуществляться в должном объёме на всём протяжении коридора, и с севера на юг следуют преимущественно насыпные и наливные грузы.

- Отсутствие прямого железнодорожного сообщения между Россией и Ираном, что негативно отражается на возможностях всего коридора.

- Отсутствие единого транспортного документа по всему маршруту МТК «Север – Юг», единой страховки, единого оператора, который бы работал на маршруте, и, как следствие, отсутствие единой сквозной тарифной ставки.

Пока не будут решены хотя бы эти проблемы, сложно говорить о конкурентоспособности и ценовой

привлекательности МТК «Север – Юг» для развития контейнерного транзита между Индией, другими странами Персидского залива, Юго-Восточной Азией и Россией.

Это хорошо понимают в Правительстве РФ, поэтому из федерального бюджета Росморречфлоту в 2023 году будет выделено 2,5 млрд руб., а в целом на развитие МТК «Север – Юг» до 2030 года планируется потратить 1,5 млрд долл. Первый вице-премьер Андрей Белоусов выделил следующие основные направления дальнейшего развития коридора «Север – Юг» [9]:

- развитие железнодорожной инфраструктуры;
- синхронизация развития автодорожной инфраструктуры и пунктов пропуска через государственную границу;
- реализация комплекса мер по минимизации барьеров и обеспечению бесшовности перевозок;
- упрощение таможенных процедур, отработка механизма платежей и взаиморасчётов, страхования, цифровизации и переход на электронный документооборот;
- создание совместного оператора трёх стран – России, Азербайджана и Ирана на всём протяжении западной ветки коридора, который обеспечит сквозной перевозочный сервис и высокий уровень логистических услуг.

Сегодня грузооборот по МТК «Север – Юг» составляет 14 млн т в год. К 2030 году планируется увеличить объёмы перевозок до 32 млн т в год.

В настоящее время формируется механизм управления данными коридорами с целью обеспечить приемлемые сроки и стоимость доставки товаров, безопасность маршрутов и предсказуемость условий их функционирования.

Андрей Белоусов подчеркнул, что МТК «Север – Юг» имеет исключительно важное значение, поскольку он пересекает с севера на юг целый ряд действующих глобальных транзитных коридоров: «Восток – Запад», маршруты через порты Азово-Черноморского бассейна в Турцию, страны Северной Африки и Персидского залива и Трансевразийский (из Китая в Турцию через страны Каспийского бассейна, минуя территорию РФ). Такая географическая особенность МТК «Север – Юг» в перспективе может кардинально изменить мировую логистику глобальных транспортных потоков.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Отдельно следует сказать о Северном морском пути, как маршруте доставки товаров из портов Дальневосточного бассейна в российские порты Арктического бассейна и в обратном направлении. Несмотря на введённые санкции, грузооборот морских портов Арктического бассейна в 2022 году, по данным Ассо-

циации морских торговых портов, составил 98,5 млн т, что на 4,4 % превышает показатель 2021 года [10].

В августе 2022 года Правительством РФ была утверждена программа развития Северного морского пути до 2035 года, направленная на то, чтобы реализовать и продемонстрировать конкурентное преимущество Северного морского пути перед Суэцким каналом. Расстояние по «северному» маршруту на 40 % короче, время доставки грузов на 20-30 % меньше в зависимости от ледовых и погодных условий, а себестоимость доставки при использовании атомных ледоколов сопоставима. Санкции западных стран создали определённые трудности с точки зрения объёмов перевозки, но тем не менее в 2022 году при плановом показателе 32 млн т было перевезено 34 млн т, о чём сообщил полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев на заседании Государственной комиссии по вопросам Арктики [11]. В 2022 году было запущено регулярное грузовое сообщение по Северному морскому пути и выполнено 2 рейса из портов северо-запада на Дальний Восток и в обратном направлении. В 2023 году планируется увеличить количество рейсов по арктическому маршруту до 4, что позволит увеличить к 2024 году грузопоток по Северному морскому пути до 80 млн т, как предусмотрено поручением президента РФ.

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ ОКАЗЫВАТЬ ВЛИЯНИЕ НА ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС В 2023 году

Мировая логистика – это сложный механизм, на который влияет множество факторов. В статье перечислены основные из них, которые носят глобальный характер и оказывают влияние на мировую экономику в целом и логистическую сферу, в частности.

1. Конфликты, в том числе военные. Как показал 2022 год, ситуация на Украине повлияла на логистику не только в России, но и по всему миру. В частности, закрытое небо для европейских и российских авиаперевозчиков кардинальным образом повлияло на логистику, связанную с доставкой грузов из Азии в Европу, а растущая напряженность в районе Тайваня создаёт дополнительные риски для морских перевозок в этом регионе, так как через Тайваньский пролив проходит около 50 % морских контейнеровозных судов.

2. Мировой кризис в экономике, который может быть спровоцирован решениями правительств «недружественных» стран, направленными на ослабление России, как-то введение различного рода ограничений и запретов в виде потолка цен на российские энергоресурсы и их транспортировку.

3. Формирование на мировой арене условно двух лагерей стран: активно прозападных («недружественных») и тех, кто стремится вести независимую



от стран Запада политику («дружественных» и «нейтральных»). Эта независимость выражается в постепенном отказе от использования в международных расчётах евро и доллара, неприятию политики протекционизма и торговых войн. В логистике это проявляется в виде формирования новых маршрутов, которые ранее не были так востребованы, но сейчас, в силу изменения географии мировой торговли, становятся весьма актуальными.

4. Выборы в Турции, которые должны пройти в мае 2023 года, также могут повлиять на организацию путей доставки и торговлю с Россией. В 2022 году Турция показала максимальный прирост товарооборота с Россией по сравнению с другими партнерами. Смена режима в Турции может негативно сказаться на ее взаимоотношениях с Россией.

Формирование новых транспортных путей, которые возникают прямо сейчас, будет способствовать развитию новых региональных экономических центров, прежде всего на территории Азии. Главное, что уже сегодня, в начале 2023 года видно, что российский бизнес постепенно адаптируется к новым логистическим реалиям, а государство предпринимает действия по устранению крупномасштабных «узких мест» в логистическом бизнесе.

Россия, как мировая технологически развитая держава с мощнейшим транспортным потенциалом, большой территорией, богатая природными ресурсами, имеет все шансы выстоять против оказываемого на неё санкционного давления со стороны стран Запада и выйти победительницей из этого цивилизационного противостояния. ■

Список источников

1. Top 100
URL: <https://alphaliner.axsmarine.com> (дата обращения: 04.03.2023).
2. Оптимизма не хватило: сбылись худшие прогнозы для портов Северо-Запада
URL: <https://dp.ru> (дата обращения: 04.03.2023).
3. Грузооборот морских портов России в 2022 году вырос на 0,7 % до 841,5 млн тонн
URL: <https://morflot.gov.ru> (дата обращения: 04.03.2023).
4. Логистика-2022: «раскатка» маршрутов на юг и восток (26 декабря 2022)
URL: <https://Expert.ru> (дата обращения: 04.03.2023).
5. Контейнерооборот портов России в декабре 2022 года сократился на 28 %
URL: <https://rzd-partner.ru> (дата обращения: 04.03.2023).
6. Россия может выделить \$31 млрд на ж/д проекты в Казахстане, Монголии и КНР
URL: <https://vedomosti.ru> (дата обращения: 04.03.2023).

7. Грузооборот портов Азово-Черноморского бассейна в январе 2023 года вырос на 23 %
URL: <https://infranews.ru> (дата обращения: 04.03.2023).

8. Новости – Правительство России URL: <https://government.ru>

9. **А. Белоусов.** Маршрут «Север – Юг» в перспективе может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу
URL: <https://vedomosti.ru> (дата обращения: 04.03.2023).

10. Грузооборот морских портов России за 12 месяцев 2022 г. / Ассоциация морских торговых портов
URL: <https://morport.com> (дата обращения: 04.03.2023).

11. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока / Юрий Трутнев провёл заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики
URL: <https://minvr.gov.ru> (дата обращения: 04.03.2023).

List of References

1. Top 100.
URL: <https://alphaliner.axsmarine.com> (access date: 04.03.2023).
2. There was not enough optimism: the worst forecasts for the Northwest ports came true.
URL: <https://dp.ru> (access date: 03.04.2023).
3. Cargo turnover of the Russian sea ports in 2022 increased by 0,7% up to 841.5 million tons
URL: <https://morflot.gov.ru> (access date: 03.04.2023).
4. Logistics -2022: "rolling out" of routes to the south and east (December 26, 2022)
URL: <https://Expert.ru> (access date: 03.04.2023).
5. Container turnover of the Russian ports decreased by 28% in December 2022.
URL: <https://rzd-partner.ru> (access date: 03.04.2023).
6. Russia may allocate \$31 billion for railway projects in Kazakhstan, Mongolia and China.
URL: <https://vedomosti.ru> (access date: 03.04.2023).
7. Cargo turnover of the ports of the Azov-Black Sea basin increased by 23% in January 2023.
URL: <https://infranews.ru> (access date: 03.04.2023).
8. News – Government of Russia. URL: <https://government.ru>.
9. **A. Belousov.** In the long run the North-South route may become a real competitor to the Suez Canal.
URL: <https://vedomosti.ru> (access date: 03.04.2023).
10. Cargo turnover of the Russian sea ports for 12 months of 2022 / Association of the Sea Trade Ports.
URL: <https://morport.com> (access date: 03.04.2023).
11. Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East / Yury Trutnev held a meeting of the Presidium of the State Commission for Arctic Development.
URL: <https://minvr.gov.ru> (access date: 03.04.2023).