

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ 2022-2023 ГОДОВ И ФОРМИРОВАНИЕ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ

А.В. Анистратова, студент

Д.В. Бурдель, студент

Н.Х. Мамедова, студент

Научный руководитель: А.А. Мигел, канд. экон. наук, доцент

**Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского
(Россия, г. Калуга)**

DOI:10.24412/2500-1000-2023-5-1-183-186

Аннотация. В условиях закрытия со стороны недружественных стран ранее сложившихся транспортных коридоров по доставке международных грузов, изменились состав и структура экспортных и импортных поставок. В статье проведен анализ показателей перемещения международных грузов разными видами транспорта с учетом западных экономических ограничений. Кардинальным образом перестраивается транспортная логистика, развиваются внешнеторговые связи с потенциальными странами-партнерами, в том числе с государствами Азии и Ближнего Востока. В сложившихся условиях изменения в маршрутах международных транспортных перевозок грузов повышают стоимость и время доставки, снижают эффективность коммерческой деятельности, увеличивают бизнес-риски. Отсюда значимость формирования новой международной транспортно-логистической концепции, выстраивания взаимовыгодных партнерских отношений с дружественными странами в сфере участия в создании эффективных транспортных коридоров с учётом современных политико-экономических реалий.

Ключевые слова: международные перевозки грузов, перераспределение грузопотоков, перевозки разными видами транспорта, санкции, транзит, концепция транспортной логистики, внутренние перевозки, управление логистическими цепочками поставок.

В сложившихся условиях международные грузоперевозки из России в другие страны сопровождаются рядом трудностей и проблем, связанных с закрытием ранее выстроенных транспортных коридоров и разрушением международных взаимодействий с государствами, ставшими «недружественными». Классические законы функционирования рыночной экономики, ориентированные на поддержание конку-

рентного пространства, потеряли свою значимость и адекватность [1].

Современные реалии и изменения в торгово-транспортном сотрудничестве между странами требуют оценки, что возможно исключительно в рамках доступного информационного ресурса [2].

Показатели объемов грузовых перевозок за период 2021-2022 годы представлены в таблице 1.

Таблица 1. Динамика объема грузоперевозок транспортного комплекса РФ

Показатели	2021 г.	2022 г.	2022 г. в % к 2021 г.
Перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, тыс. шт.	1072,4	893,7	80,1
Перевозки грузов автотранспортом, млн. тонн	5489,1	5505,6	100,3
Перевозки морским транспортом, млн. тонн	23,4	28,2	120,2
Перевозки грузов авиационным транспортом, млн. тонн	1,447	0,606	41,1

Источник: данные Министерства транспорта РФ

По данным таблицы 1: объем грузоперевозок разными видами транспорта по результатам 2022 года имеет неоднознач-

ную динамику. Так, транзитные поставки контейнеров железнодорожным транспор-

том в сопоставлении с 2021 годом сократились на 20%.

В РФ действует государственная монополия на перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом. Сложившаяся система РЖД включает 16 железнодорожных маршрутов. За семь месяцев 2022 года объем грузоперевозок по этим дорогам уменьшился почти на 24 млн. тонн по сравнению с 2021 г. Существенно снизился показатель перевозок лома черных металлов (-22,1%) и лесных грузов (-20,1%).

Очевидно, что новые тренды связаны с падением поставок на рынок ЕС. Возросла нагрузка на железнодорожные пути Юга и Востока страны. В 2022 году выросли поставки в порты г. Новороссийск и г. Владивосток и уже оттуда - перенаправления в другие страны. Понятно, что при формировании новых логистических цепей доставки увеличиваются: продолжительность поставки грузов и уровень издержек.

В 2021 году в европейские страны (материалы Eurofer) было ввезено 3,7 млн. тонн сталелитейной продукции. В изменившейся ситуации такой объем стали потребовалось переориентировать на рынок Востока. Важно отметить, что при вынужденной логистики время доставки грузов увеличилось в 3,5 раза, а показатель затрат вырос на 17 млрд. рублей в год (информация ассоциации «Русская сталь»).

За январь-сентябрь 2022 г. перемещение грузовых контейнеров по путям РЖД уменьшилось на 17,6%, в том числе по маршруту КНР – ЕС – КНР на 35%. Перемещения грузов по рекам РФ в 2022 году увеличились на 5,2%, морским транспортом — на 17% [3].

Положительную динамику показала транспортная логистика в северные порты: рост грузовых поставок по данным путям в 2022 году составил 109%. При этом, объем транзитного перемещения грузовых поставок в порты РФ вырос незначительно (на 0,7%) [4].

Причина: с российской территории ушли операторы контейнерных перевозок мирового уровня. Тем не менее, общая перевозка грузов в контейнерах в 2022 году выросла на 3,4% к 2021 году, составив 66,8

млн тонн. Доля морских перевозок в 2022 году остается невысокой. Тем не менее, портовая инфраструктура продолжает развиваться. В 2022 году в действие были включены угольный комплекс в районе м. Открытый, ориентированный на перегрузочные движения, а также терминал навалочных грузов Тамани, морской в порту Высоцк.

В связи с увеличением торгового оборота с Китаем, Индией и Турцией возросло количество транспортных линий до 27 [5]. В 2022 году было подписано соглашение с представителями южнокорейского бизнеса о мультимодальных перевозках. Соглашение устанавливает, что проход российских кораблей и судов, логистические цепочки останутся на высоком уровне [6].

По доставке грузов авиацией – падение существенное. В марте 2022 года грузовые перемещения со стороны российских перевозчиков авиационным транспортом сократились в 3,6 раза. Отметим, что за последние 10 лет доставка грузов авиационным транспортом составляла всего 1% от других видов доставок (высокие затраты). Использовать данный вид транспорта целесообразно исключительно для перемещения значимых грузов на дальние расстояния. В условиях санкций и формирования новых логистических маршрутов импорт в Россию, ранее доставлявшийся самолетами, переориентировался на автомобильный и железнодорожный транспорт [7].

Суммарный объем перевозок грузов транспортными компаниями РФ в 2022 году сократился на 1,2%, в том числе за счет снижения поставок по железнодорожным путям на 3,7% и трубопроводам на 6% (данные Росстата).

При этом перевозки автотранспортом выросли на 0,3% (до 5,5 млрд. тонн). Лидерами по количеству заявок в отношении импорта грузов в Россию стали Азербайджан, рост составил 286%, Армения – 265%, Турция – 244% и Иран – 204%. Темп роста аналогичного показателя со стороны Белоруссии и Казахстана значительно ниже (34% и 109% соответственно) – данные АТІ.SU.

Несмотря на западные санкции, поступили заявки на перевозки из Сербии. Товарооборот этой страны с РФ в 2022 году вырос на 53%. Среди стран ЕС, блокировавших отношения с Россией, заметно снизился спрос на поставку грузов только из Финляндии (на 59%).

В отношении экспортных перевозок почти в 2 раза понизился спрос на грузоперевозки во многие страны Европейского Союза. Тем не менее, не изменился показатель заявок на доставку грузов в Польшу и Литву, в Чехию спрос вырос на 38% (данные АТІ.SU).

Относительно внутренних перевозок: именно они демонстрируют наибольшую стабильность, ожидается рост во второй половине 2023 года. Отсюда значимость развития транспортной инфраструктуры страны, на поддержание которой в 2023-2025 годах планируется выделить из бюджета более 4 трлн. рублей (в 2022 году сумма составила около 1,3 трлн. руб.). Принятые государственные решения способствуют реализации потенциала российских компаний во внутреннем товарообороте страны и внешнеэкономической деятельности [8].

Одновременно с формированием национальной транспортной логистики и совершенствованием её инфраструктуры Российской Федерации следует активно

включиться в создание перспективных транспортных коридоров с дружественными странами по доставке/отправке российских грузов [9]. Крупные логистические холдинги уже встраиваются в другие направления грузовых перемещений. Формируются новые внешнеэкономические взаимодействия с дружественными странами, среди которых Индия, Иран, Пакистан, ОАЭ и др. [10].

Значимые грузовые потоки из Индии уже перемещаются транзитом через Иран по коридору «Север-Юг». Этот путь способен в 2 раза ускорить доставку грузов, по сравнению с морским путем через Суэцкий канал. Повышается роль логистических хабов Ирана. Актуализируется вопрос развития мультимодального маршрута Санкт-Петербург – индийский порт Мумбаи.

В пространстве Каспийского моря повышается значимость линий доставки коммерческих грузов через Азербайджан, Казахстан и Туркмению. Такие транспортные пути сложились еще в 1990-х годах, но до последнего времени не были для России приоритетными.

В условиях 2023 года и далее поставки грузов по данному международному транспортному коридору стратегически значимы не только для РФ, но и для стран-партнеров.

Библиографический список

1. Косихина В.П., Мигел А.А. Неоднозначность реализации основных постулатов рынка и «Экономика» в условиях Запада и современной России // В сборнике: Современные проблемы глобальной экономики: от торжества идей либерализма к новой "старой" экономической науке. Материалы международной научной конференции. Под редакцией профессора Р.М. Нуреева, профессора М.Л. Альпидовской. – 2014. – С. 101-104.
2. Крутиков В.К., Дорожкина Т.В., Зайцев Ю.В., Федорова О.В. Управление изменениями // Учебно-методическое пособие. – Калуга, 2014. – 85 с.
3. Гомон И.В., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. Анализ перевозки грузов основными видами транспорта России // Финансовый бизнес. – 2020. – № 7 (210). – С. 41-44.
4. Мигел А.А., Волкова К.А. Особенности перемещения и направления совершенствования порядка вывоза отдельных категорий товаров в таможенной практике Российской Федерации // Тенденции развития науки и образования. – 2021. – № 69-3. – С. 135-137.
5. Ахмедзянов Р.Р., Рыбаков Д.С. Современное состояние и перспективы развития торгового сотрудничества России и Китая // Modern Economy Success. – 2020. – № 6. – С. 116-119.
6. Непарко М.В., Галстян Н.А. Перспективы и тенденции развития таможенно-логистических кластеров в России // Вестник Академии знаний. – 2021. – № 42 (1). – С. 232-236.

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. Чаусов Н.Ю., Соломатина Е.К. Повышение эффективности государственного управления // Актуальные вопросы современной экономики. – 2022. – № 7. – С. 116-127.

9. 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.

10. Шаурина О.С., Лесина Т.В., Мигел А.А. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения // Вестник евразийской науки. – 2021. – Т. 13, № 4.

CURRENT PROBLEMS IN THE FIELD OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF 2022-2023 AND THE FORMATION OF NEW TRANSPORT ROUTES

A.V. Anistratova, Student

D.V. Bourdelle, Student

N.Kh. Mammadova, Student

Supervisor: A.A. Miguel, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

(Russia, Kaluga)

***Abstract.** In the context of the closure of previously established transport corridors for the delivery of international cargo by unfriendly countries, the composition and structure of export and import deliveries have changed. The article analyzes the indicators of the movement of international goods by different modes of transport, taking into account Western economic restrictions. Transport logistics is being radically restructured, foreign trade relations are being developed with potential partner countries, including the states of Asia and the Middle East. Under the current conditions, changes in the routes of international transportation of goods increase the cost and time of delivery, reduce the efficiency of commercial activities, and increase business risks. Hence the importance of forming a new international transport and logistics concept, building mutually beneficial partnerships with friendly countries in the field of participation in the creation of efficient transport corridors, taking into account modern political and economic realities.*

***Keywords:** international transportation of goods, redistribution of cargo flows, transportation by different modes of transport, sanctions, transit, concept of transport logistics, domestic transportation, logistics supply chain management.*