

Вестник НГУЭУ. 2024. № 2. С. 30–38
Vestnik NSUEM. 2024. No. 2. P. 30–38

Научная статья
УДК 339.9
DOI: 10.34020/2073-6495-2024-2-030-038

ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Дигилина Ольга Борисовна¹, Винарчик Александр Анатольевич²

^{1,2} *Московский государственный институт международных отношений МИД РФ*
¹ *Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы*

¹ o.b.digilina@mail.ru
² a@vinarchik.ru

Аннотация. Целью данной статьи является выявление основных проблем и направлений трансформации международной транспортно-логистической системы в современных геополитических условиях. Обсуждаются причины изменения направлений международных транспортных коридоров, их разворот на Восток и в Азию. И хотя объем грузоперевозок увеличивается, существуют объективные причины, сдерживающие их рост: организационные барьеры, сложности в финансовом обслуживании логистических цепочек, несогласованность таможенных процедур, инфраструктурные препятствия, геополитические и территориальные разногласия.

Ключевые слова: международная транспортная система, мировые грузопотоки, международный транспортный коридор, инфраструктурная ограниченность, транзитные транспортные потоки

Для цитирования: Дигилина О.Б., Винарчик А.А. Трансформация международной транспортно-логистической системы в условиях санкций // Вестник НГУЭУ. 2024. № 2. С. 30–38. DOI:10.34020/2073-6495-2024-2-030-038.

Original article

TRANSFORMATION OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM UNDER SANCTIONS

Digilina Olga B.¹, Vinarchik Alexander A.²

^{1,2} *Moscow State Institute of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation*
¹ *Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba*

¹ o.b.digilina@mail.ru
² a@vinarchik.ru

Abstract. The purpose of this article is to identify the main problems and directions of transformation of the international transport and logistics system in modern geopolitical conditions. The reasons for changing the directions of international transport corridors, their

turn to the East and Asia are discussed. And although the volume of cargo transportation is increasing, there are objective reasons limiting its growth: organizational barriers, difficulties in financial servicing of supply chains, inconsistency of customs procedures, infrastructural obstacles, geopolitical and territorial disagreements.

Keywords: international transport system, global freight flows, international transport corridor, infrastructure limitations, transit transport flows

For citation: Digilina O.B., Vinarchik A.A. Transformation of the international transport and logistics system under sanctions. *Vestnik NSUEM*. 2024; (2): 30–38. (In Russ.). DOI: 10.34020/2073-6495-2024-2-030-038.

Потребности глобальной мировой экономики, растущий товарооборот между странами актуализируют вопрос развития международной транспортной системы. Ее состояние должно быть таким, чтобы все страны могли успешно реализовывать стоящие перед ними транспортные задачи, и им была обеспечена транспортная безопасность на всех маршрутах. Случаи, приводящие к появлению убытков в мировой торговле (например, случай с блокировкой судов в Суэцком канале контейнеровозом в марте 2021 г., который принес 230 млрд долл. убытков [3]), естественно, заставляет очень серьезно относиться к проблеме обеспечения транспортной безопасности. В этом смысле развитие уже сложившихся и появление новых международных транспортных коридоров (МТК) расширяет транспортные возможности, сокращает время транспортировки, делает предоставление транспортных услуг эффективным. Но это не единственная причина важности развития транспортно-логистической системы.

В последние несколько лет из-за изменений в геополитической ситуации, введения и постоянного ужесточения санкций против РФ, проведения СВО началась трансформация международной транспортно-логистической системы на основе переориентации товарных потоков [8].

Внесение компании РЖД в санкционные списки и введение ограничений на страхование грузов европейскими компаниями только за период январь – август 2022 г. привели к сокращению контейнерного транзита Европа – Китай – Европа более чем на треть [2]. Аналогичная ситуация наблюдалась и в Белоруссии, где снижение транзита Китай – Европа составило 33 % [1].

В первом полугодии 2023 г. экспорт РФ в ЕС снизился по сравнению с соответствующим периодом 2022 г. на 76,4 %, импорт – на 30,7 %, торговый оборот – на 90,3 %. При этом экспорт Евросоюза вырос на 2,9 %, импорт снизился на 11,4 %.

Если в 2020 г. Европа экспортировала 53,6 % сырой нефти от общего объема экспорта нефти России, 59,3 % нефтепродуктов, 29,0 % лесоматериалов, 25,9 % угля, 78,3 % газа, то с 2023 г. значительная доля российского и белорусского сырьевого экспорта была перенесена с западного направления на рынки Китая и Индии. В целом не менее 50 % европейского российского экспорта (в первую очередь сырой нефти) уже переадресовано азиатским партнерам [1].

Эмбарго на экспорт и импорт на ряд товарных групп из/в Россию привел в целом по стране к снижению объема перевозки грузов в тоннах в 2022 г. на 11,9 % (167,5 млн т) по сравнению с 2021 г. Однако снижение в тонно-километрах составило всего 0,1 %, что объясняется увеличением расстояния перемещения грузов, снижением доли грузовых железнодорожных перевозок, осуществляемых из центральной и северной Европейской части РФ, и увеличением доли перевозок, приходящихся на Южный, Сибирский, Северо-Кавказский и Дальневосточный федеральные округа из-за переориентации потоков на Китай, Индию, Турцию.

Снижение транзитных потоков через территорию Российской Федерации и Республики Беларусь не изменило динамику и не повлияло на объемы торговли между Европой и Китаем в 2022 г. несмотря на то, что часть грузового транзита была перенаправлена на маршруты в обход Российской Федерации [1].

Все эти факты говорят о том, что в Евразийском регионе началось формирование новой системы мировой торговли на основе разворота грузопотоков на восток и в Азию [3], что предполагает развитие МТК и открывает широкие возможности для стран-членов ЕАЭС в плане наращивания экономического потенциала.

Расширению грузопотока в обратном направлении – с востока на запад также способствовали санкции против РФ и Белоруссии. Параллельный импорт стал выходом из сложившейся ситуации. В результате, по данным РБК, товарооборот Китая и России за 2023 г. достиг рекордных 240,11 млрд долл., увеличившись на 26,3 % по сравнению с 2022 г. Экспорт из Китая в Россию увеличился на 46,9 % и составил около 110,97 млрд долл., а российский экспорт в Китай вырос на 12,7 %, достигнув 129,13 млрд долл. [9].

Поскольку ЕС является ключевым партнером для Китая (его доля во внешнеторговом обороте Китая составляет 15 %, а России только 3 %), понятно, что для минимизации транспортных рисков через территорию РФ Китай заинтересован в создании новых маршрутов в рамках программы «Один пояс – один путь» [1].

Поэтому развитие МТК, идущих через РФ, и участие в создании новых является актуальным вопросом экономической политики страны.

Наибольший интерес для стран, не имеющих выхода к открытому морю (Армения, Белоруссия, Казахстан, Монголия и др.), представляет МТК «Север–Юг» как альтернатива морским маршрутам (тому же пути по Суэцкому каналу), сокращая доставку грузов в 3–4 раза по сравнению с традиционными маршрутами.

МТК проходит по территории 11 государств и включает четыре маршрута: через Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, Армению и Грузию и по Каспию [5].

Объем перевозок по МТК «Север – Юг» в I квартале 2023 г. вырос в два раза, достигнув 2,3 млн т. В 2 раза увеличилось количество поставок по Западному маршруту, по Транскаспийской части – в 3 раза, по Восточному маршруту – в 33 раза.

Западный маршрут коридора развивают Азербайджан и Россия; Восточное направление коридора – Туркменистан, Россия и Иран. Возрас-

тает роль торгового порта «Махачкала» как важного звена МТК «Север–Юг», связывающего российские порты Каспия: Астрахань, Оля и Махачкала с Ираном, Индией, Китаем и другими странами Азии и Ближнего Востока [6].

Сдерживает эффективное использование МТК ряд проблем. Это:

- организационные барьеры (например, отсутствие сквозных тарифов на перевозки грузов по различным маршрутам МТК «Север–Юг»),
- финансовые (трудности при взаиморасчетах и финансовом обслуживании),
- административные (несогласованность таможенных процедур и системы управления маршрутами),
- инфраструктурные (нехватка контейнеров, вагонов, терминалов, придорожных сервисов, самой дорожной инфраструктуры). Например, на участке Решт–Астара в Иране отсутствует сплошное железнодорожное сообщение (на этом участке используется автотранспорт). Устранение этого барьера может увеличить объем поставок по маршруту еще на 15 млн т. Строительство железнодорожного участка планируется завершить к концу 2027 г. [3].

Перераспределение транспортных потоков увеличивает загрузку существующих маршрутов, что приводит к риску срыва сроков поставки и усилению конкуренции между потребителями железнодорожных услуг.

В рамках Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) важным проектом является МТК «Европа – Западный Китай», обеспечивающий перевозки грузов по трем направлениям: КНР – Казахстан, Китай – Центральная Азия, КНР – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Частью МТК является автомагистраль М-12 «Восток», проходящая по территории России от Москвы до Казани, которую решено продлить до г. Тюмень. Она станет частью маршрута «Россия» («Запад–Восток»), обеспечивающего расширение торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) [3].

В состав МТК «Запад–Восток» входит Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, развитие которых (прокладка дополнительных путей, модернизация станций приема грузов и других сооружений) позволит увеличить провозную способность к концу 2024 г. почти на 30 %. Правительство РФ выделило ОАО РЖД из Фонда национального благосостояния на эти цели 250 млрд руб., освоение которых позволит к 2032 г. увеличить провозную способность до 255 млн т [3].

Сотрудничество в реализации этих проектов выгодно и Китаю, и России, и всем вовлеченным странам с точки зрения успешного противостояния давлению недружественных стран, создания безопасной среды взаимодействия, устойчивого экономического развития всего Евразийского региона.

Определенными барьерами на пути достижения этих целей выступают территориальные разногласия стран Центральной Азии, активное противостояние их совместным усилиям со стороны США и других внешних сил, особенности в подходах к реализации концепции ЭПШП и принципов

ЕАЭС, инфраструктурная ограниченность (нехватка транспортно-логистических мощностей, пограничных переходов между Россией и КНР), слабая цифровизация сопровождения товарных потоков [3] и др.

В условиях переориентации товарных потоков возрастает роль Казахстана как участника развития транспортных коридоров, поскольку через него проходит пять железнодорожных транзитных маршрутов, два из которых идут в обход России. В этих маршрутах заинтересованы Евросоюз, Китай, Россия и другие члены ЕАЭС. При росте загруженности восточных железнодорожных грузовых маршрутов РФ в Китай договоренности с Казахстаном по вопросам транспортной политики смогли бы решить ряд проблем, связанных с санкционными ограничениями [1].

В целом в создавшихся условиях страны ЕАЭС нацелены на скорейшее достижение бесшовности перевозок. Это комплексная концепция, которая предполагает реализацию большого количества проектов, направленных на расширение сети маршрутов, модернизацию и создание современной дорожной инфраструктуры, законодательное согласование вопросов, связанных с логистическими сервисами, условиями перевозки, таможенными и другими процедурами, привлечением новых стран к реализации этих проектов и участию в МТК [7].

Для расширения географии перевозок в рамках МТК «Север–Юг» [6] в условиях антироссийских санкций Евразийский банк развития назвал следующие возможные направления:

- в Индию, Пакистан, государства Персидского залива и Южной Азии;
- из стран Европы через Турцию и Азербайджан в Россию в рамках сопряжения МТК «Север–Юг» с МТК ТРАСЕКА;
- в/из стран Африки и Латинской Америки – через турецкие порты;
- в/из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) через иранские порты Персидского залива [3].

Не так давно был подписан документ о реализации проекта по строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. При его дальнейшем развитии можно будет организовать перевозку из Китая в Европу и в Турцию через Кыргызстан и Узбекистан и обратно. Он дает возможность выстраивать новые маршруты внутри этих стран и в другие страны, открывает возможности развития приграничных и придорожных территорий в Центральном-Азиатском регионе [7].

Разработаны проекты строительства дороги «Север–Юг» в Армении, Белоруссии, Кыргызстане, России. Планируется развитие железнодорожной инфраструктуры грузовых перевозок МТК «Север–Юг» в трехстороннем формате с участием Азербайджана и Ирана. В настоящее время согласовано семь проектов, шесть из которых – проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог и один железнодорожный маршрут, реализация которых основана на принципах скорости, сохранности, стоимости и стабильности [7].

В рамках развития маршрута по Каспию весной 2023 г. было подписано соглашение между Россией и Ираном о строительстве и закупке 20 судов и открытии контейнерного терминала в порту Оля в 2024 г. [3].

Страны-участницы ЕАЭС в настоящее время проводят активную работу по совершенствованию таможенной инфраструктуры ЕАЭС в рамках «Стратегии-2025» по следующим направлениям: совершенствование таможенного регулирования, обеспечение единого стандарта совершения таможенных операций, проведение таможенного контроля, обмена информацией, унификации и имплементации систем управления рисками, создание условий для обеспечения беспрепятственного перемещения товаров ЕАЭС с учетом контроля перевозки с использованием электронных навигационных пломб Союза [3].

В плане решения организационных вопросов принят Порядок, определяющий единые подходы к контролю автотранспорта на внешней границе Союза. Обсуждается Соглашение по допустимым массам, осевым нагрузкам и габаритам транспортных средств при движении по автодорогам МТК для повышения эффективности межгосударственных перевозок по евразийским транспортным коридорам стран ЕАЭС [5].

В 2022 г. была утверждена Целевая программа развития интегрированной информационной системы ЕАЭС до 2027 г. Она предназначена для обмена данными и электронными документами для создания совместных информационных ресурсов стран ЕАЭС. На ее первом этапе (до 2025 г.) будут создаваться механизмы интеграции цифровых платформ, а на втором – формироваться цифровые инфраструктуры и экосистемы [3].

Будут созданы цифровые инструменты управления мультимодальными перевозками, экосистема цифровых транспортных коридоров, с 2024 г. в ЕАЭС начнут применять навигационные пломбы для отслеживания перевозок, будет обеспечена цифровая прослеживаемость цифровых активов, организована цифровая промышленная кооперация стран ЕАЭС, обеспечена экономическая безопасность на транспорте с использованием интернета вещей и технологий искусственного интеллекта [3] и др.

Наиболее активно процесс цифровизации идет на железнодорожном транспорте, развивается цифровое взаимодействие с таможенными органами на основе автоматизированной системы «Электронная перевозка». Главами правительств стран ЕАЭС утвержден План мероприятий по цифровизации грузовых железнодорожных перевозок в интересах развития торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и Китаем.

Будет сформировано единое информационное пространство для органов автомобильного контроля. В настоящее время осуществляется работа над интегрированной информационной системой ЕАЭС для транспортного контроля на внешней границе Союза [5].

Подводя общий итог, следует сказать, что санкционные меры зарубежных стран, рассчитанные на подрыв экономики РФ и Белоруссии, оказали прямо противоположное действие. Зарубежные политики не учли того факта, что экономика дает возможность выбора оптимального экономического решения. И такое решение было найдено. Россия и Белоруссия стали активно развивать торговые отношения со странами АТР, что привело к устойчивости российской экономики. Согласно последним данным Росстата, снижение ВВП в 2022 г. составило 1,2 %, а по предварительным оценкам Минэкономразвития, рост ВВП в 2023 г. составил 3,5 % [10].

Дальнейшие успехи стран будут связаны с корректировкой и реализацией национальных транспортных стратегий, согласованным совершенствованием имеющихся и созданием новых международных транспортных коридоров.

Скорейшая реализация запланированных мероприятий, подкрепленных волей правительств всех заинтересованных стран, позволит качественно улучшить международную транспортно-логистическую систему и укрепить экономические позиции стран в мировом хозяйстве.

Список источников

1. Дондэ О.И. Реконфигурация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности в рамках ЕАЭС // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13, № 12. С. 6613–6628.
2. Дроздова М.А., Фурсова Е.А. Цифровизация отрасли железнодорожных перевозок: проблемы и успехи // III Бетанкуровский международный инженерный форум. Сборник трудов. 2021. С. 119–121.
3. Подольская Т.В., Сотников А.Г. Вызовы и перспективы трансформации международной логистической системы в Евразийском регионе // Экономические отношения. 2024. Т. 14, № 1.
4. Холопов К.В., Соколова О.В. Современное состояние и перспективы развития международного транспортного коридора «Север–Юг» // Логистика. 2019. № 1 (146). С. 26–31.
5. В ЕАЭС введут единый контроль автотранспорта на внешних границах. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2023/05/23/spraviatsia-s-peregruzkoj.html?ysclid=lt088fm9ki282549900>
6. В первом квартале 2023 г. удвоился объем перевозок по международному коридору «Север–Юг». [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/v_pervom_kvartale_2023_g_udvoilsya_obyom_perevozok_po_mezhdunarodnomu_koridoru_sever_yug.html?ysclid=lt5mdobk12635674250
7. Как преобразуются транспортные коридоры внутри ЕАЭС и по внешним направлениям? [Электронный ресурс]. URL: <https://mir24.tv/news/16555036/kak-preobrazuyutsya-transportnye-koridory-vnutri-eaes-i-po-vneshnim-napravleniyam>
8. Петербургские компании меняют поставщиков, налаживают новые схемы логистики в условиях санкций. [Электронный ресурс]. URL: <https://topspb.tv/news/2022/05/5/peterburgskie-kompanii-menyayutpostavshikov-i-nalazhivayut-novye-shemy-logistiki-v-usloviyah-sankcij/>
9. Товарооборот России и Китая в 2023 году побил рекорд. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65a0d3e09a79477823d74f7d?ysclid=lt5k6dl7qy568658454&from=copy>
10. Экономика России: итоги 2023 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://gazprombank.investments/blog/economics/russian-economy-2023/>

References

1. Dondje O.I. Rekonfiguracija transportnogo obespechenija vneshnejekonomicheskoy dejatel'nosti v ramkah EAJeS [Reconfiguration of transport support for foreign economic activity within the EAEU], *Jekonomika, predprinimatel'stvo i pravo* [Economics, entrepreneurship and law], 2023, vol. 13, no. 12, pp. 6613–6628.
2. Drozdova M.A., Fursova E.A. Cifrovizacija otrasli zheleznodorozhnyh perevozok: problemy i uspehi [Digitalization of the railway transportation industry: problems and successes]. III Betankurovskij mezhdunarodnyj inzhenernyj forum. Sbornik trudov. 2021. Pp. 119–121.

3. Podol'skaja T.V., Sotnikov A.G. Vyzovy i perspektivy transformacii mezhdunarodnoj logisticheskoy sistemy v Evrazijskom regione [Challenges and prospects for the transformation of the international logistics system in the Eurasian region], *Jekonomicheskie otnoshenija* [Economic relations], 2024, vol. 14, no. 1.
4. Holopov K.V., Sokolova O.V. Sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitiya mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever–Jug» [Current state and prospects for the development of the international transport corridor “North-South”], *Logistika* [Logistics], 2019, no. 1 (146), pp. 26–31.
5. V EAJeS vvedut edinyj kontrol' avtotransporta na vneshnih granicah [The EAEU will introduce unified control of vehicles at the external borders]. [Electronic resource]. Available at: <https://rg.ru/2023/05/23/spraviatsia-s-peregruzkoj.html?ysclid=lt088fm9ki282549900>
6. V pervom kvartale 2023 g. udvoilsja ob#jom perevozok po mezhdunarodnomu koridoru «Sever–Jug» [In the first quarter of 2023, the volume of traffic along the international North-South corridor doubled]. [Electronic resource]. Available at: https://www.economy.gov.ru/material/news/v_pervom_kvartale_2023_g_udvoilsya_obyom_perevozok_po_mezhdunarodnomu_koridoru_sever_yug.html?ysclid=lt5mdobk12635674250
7. Kak preobrazujutsja transportnye koridory vnutri EAJeS i po vneshnim napravlenijam? [How are transport corridors being transformed within the EAEU and in external directions?]. [Electronic resource]. Available at: <https://mir24.tv/news/16555036/kak-preobrazuyutsja-transportnye-koridory-vnutri-eaes-i-po-vneshnim-napravlenijam>
8. Peterburgskie kompanii menjajut postavshhikov, nalazhivajut novye shemy logistiki v uslovijah sankcij [St. Petersburg companies change suppliers and establish new logistics schemes under sanctions]. [Electronic resource]. Available at: <https://topspb.tv/news/2022/05/5/peterburgskie-kompanii-menyayutpostavshikov-i-nalazhivayut-novye-shemy-logistiki-v-uslovijah-sankcij/>
9. Tovaroorobot Rossii i Kitaja v 2023 godu pobil rekord [Trade turnover between Russia and China in 2023 broke a record]. [Electronic resource]. Available at: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65a0d3e09a79477823d74f7d?ysclid=lt5k6dl7qy568658454&from=copy>
10. Jekonomika Rossii: itogi 2023 goda [Russian Economy: results of 2023]. [Electronic resource]. Available at: <https://gazprombank.investments/blog/economics/russian-economy-2023/>

Сведения об авторах:

О.Б. Дигилина – доктор экономических наук, профессор, кафедра экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений МИД РФ, профессор, кафедра политической экономии, Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы, Москва, Российская Федерация.

А.А. Винарчик – аспирант, кафедра экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений МИД РФ, Москва, Российская Федерация.

Information about the authors:

O. B. Digilina – Doctor of Economic Sciences, Professor, Department of Economic Policy and Public-Private Partnership, Moscow State Institute of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Professor, Department of Political Economy, Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, Moscow, Russian Federation.

A.A. Vinarchik – Graduate Student, Department of Economic Policy and Public-Private Partnership, Moscow State Institute of International Relations of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

<i>Статья поступила в редакцию</i>	<i>14.03.2024</i>	<i>The article was submitted</i>	<i>14.03.2024</i>
<i>Одобрена после рецензирования</i>	<i>10.04.2024</i>	<i>Approved after reviewing</i>	<i>10.04.2024</i>
<i>Принята к публикации</i>	<i>10.04.2024</i>	<i>Accepted for publication</i>	<i>10.04.2024</i>