

УДК 339

***ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ:
ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
«СЕВЕР-ЮГ»***

Субботина Т.Н.

к.п.н., доцент,

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Васин Т.М.

студент,

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Аннотация

В условиях сильнейшего санкционного давления на Россию возрастает значимость трансформации логистического процесса для поиска альтернативных и эффективных маршрутов доставки российских товаров на мировой рынок. В статье рассматриваются перспективы реализации международного транспортного коридора «Север-Юг» как важного канала для российского экспорта и импорта. Авторами проанализирована инфраструктура МТК, выявлены наиболее важные грузопотоки. Исследованы основные инфраструктурные, тарифные, административные и финансовые барьеры, препятствующие успешному развитию транспортного коридора «Север-Юг». Авторами сделан вывод о новых перспективах увеличения товарооборота со странами Азиатского региона и дополнительных возможностях по развитию бизнеса российских предпринимателей.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, Север-Юг, логистические потоки, диверсификация логистического процесса

DIVERSIFICATION OF LOGISTICS FLOWS: PROSPECTS OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH-SOUTH"

Subbotina T.N.

Ph.D., Associate Professor,

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Vasin T.M.

student,

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Abstract

In the conditions of the strongest sanctions pressure on Russia, the importance of the transformation of the logistics process for finding alternative and effective routes for the delivery of Russian goods to the world market is increasing. The article discusses the prospects for the implementation of the international transport corridor "North-South" as an important channel for Russian exports and imports. The authors analyzed the infrastructure of the MTK, identified the most important cargo flows. The main infrastructural, tariff, administrative and financial barriers hindering the successful development of the North-South transport corridor are investigated. The authors conclude that there are new prospects for increasing trade turnover with the countries of the Asian region and additional opportunities for business development of Russian entrepreneurs.

Keywords: international transport corridor, North-South, logistics flows, diversification of the logistics process

Происходящая в настоящий момент трансформация мирового экономического уклада, предоставляет уникальные возможности для пересмотра
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

внешней политики государств ради развития новых отношений с другими странами, формирования экономической и политической стабильности в регионе.

Санкционное давление на РФ и начавшийся российско-украинский конфликт обусловили необходимость трансформации логистического процесса с целью его адаптации к введенным США и Европейским союзом санкциям. Россия была вынуждена искать альтернативные и эффективные маршруты доставки своих товаров на мировой рынок. Диверсификация логистических потоков заключается в переориентации на Азиатский регион и развитии проекта международного транспортного коридора «Север-Юг» (*INSTC - International North-South Transport Corridor*).

Болезненным ударом для российского морского транспорта стало отключение электронной навигации от системы обновлений и корректировки навигационных карт [6]. В марте 2022 г. контейнерные линии, обслуживающие более 1/3 мирового рынка, отказались работать в России. О своём уходе заявили такие перевозчики, как: Maersk, Mediterranean Shipping Company, CMA, CGM, Ocean Network Express, Hapag-Lloyd, Yang Ming, Shipco. В этой связи транспортный коридор «Север-Юг» является одним из основных каналов для российского экспорта и импорта.

Цель исследования заключается в изучении перспективы развития российской транспортно-логистической отрасли, обусловленные внедрением проекта международного транспортного коридора «Север – Юг».

Межправительственное соглашение о создании международного транспортного коридора «Север – Юг» было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 г. в Санкт-Петербурге на второй Евроазиатской конференции по транспорту. Коридор был запущен в 2002 г., позднее к договору присоединились Азербайджан, Армения, Республика Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия.

Мультимодальный международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» связывает северо-западную часть Евразийского экономического союза

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМН ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

(ЕАЭС) и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана [3].

Протяженность МТК «Север-Юг» составляет 7200 км и включает в себя три маршрута:

- транскаспийский (через порты Астрахань, Оля, Махачкала морем до иранских портов);
- восточный (железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркмению с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен — Серахс);
- западный (Астрахань — Махачкала — Самур, далее по территории Азербайджана до станции Астара).

МТК «Север – Юг» включает в себя инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты, международные аэропорты, автомобильные и ж/д пункты пропуска. Запуск данного проекта позволит в 2 раза сократить сроки доставки грузов в Европу из Индии по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал (прогнозируемый срок доставки будет менее 25 дней, тогда как сейчас он составляет 40 дней), на 25% снизить выбросы парниковых газов за счёт сокращения пути, а также увеличить в 77 раз контейнерный транзит по оси Китай – ЕАЭС – Европа.

В соответствии с прогнозом объём перевозок по западному маршруту коридора должен составить 393 тыс. ДФЭ, по восточному — 160 тыс. ДФЭ, по транскаспийскому — 109 тыс. ДФЭ. Совокупный грузопоток по трём маршрутам коридора может составить к 2030 г. по оптимистичному сценарию 662 тыс. ДФЭ, из них 21,2% приходится на продовольствие, 16,6% - металлы. Пессимистичный сценарий предполагает вдвое меньший грузопоток — до 325 тыс. ДФЭ.

До 2022 г. МТК «Север-Юг» не демонстрировал существенных объёмов перевозок, что было связано с наличием больших сложностей на иранском

участке.

Для введения в действие западного маршрута 17 мая 2023 г. в Тегеране было подписано соглашение о строительстве железной дороги между иранскими городами Решт и Астара, протяжённостью 162 км и сроком завершения строительства к 2027 г. Необходимость ввода в действие данного участка объясняется неодинаковостью колеи железных дорог (в Иране — 1435 мм, а в странах бывшего СССР — 1520 мм). Ввод в действие западного маршрута МТК «Север-Юг» позволит, согласно «дорожной карте» по развитию МТК, увеличить объём транзита по этому участку до 29,7 млн. тонн, а весь грузопоток МТК к 2030 г. по оценкам экспертов [5], должен достичь 41-45 млн. тонн (в сравнении с 15 млн. тонн на сегодняшний момент), в более долгосрочной перспективе – 60-100 млн. тонн. В 2023 г. прогнозный грузопоток составит 17,6 млн. тонн.

Основными грузами, за счёт которых планируется увеличить грузопоток в два раза к 2024 г. в сравнении с 2021 г. будут зерновые, продовольственные товары, в частности овощи, фрукты и орехи, уголь, прочие продукты, древесина, минеральные продукты, черные металлы, продукция перерабатывающей и химической промышленности. По мнению Д. Дубовика, директора Каспийского международного интеграционного клуба «Север — Юг», одними из главных грузопотоков, идущих в направлении Индии, в которых заинтересована страна, являются минеральные удобрения «Уралкалия» и «Беларуськалия», потребность в которых составляет 10 млн тонн в год, а также металлургический кокс. Однако для рентабельности перевозки и калийных удобрений из Беларуси в Индию в контейнерах необходимо обеспечить обратную загрузку контейнеров, пока вопрос не нашёл своего решения [2].

Однако успешному развитию МТК «Север-Юг» препятствуют различные инфраструктурные, тарифные, административные и финансовые барьеры. Наиболее значимыми являются недостающие звенья транспортной и логистической инфраструктуры, отсутствие скоординированного сквозного тарифа, бумажные процедуры пересечения границ, не гармонизированные

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМН ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

процедуры, а также отсутствие эффективного координационного механизма по управлению коридором [1]. Специфика барьеров, действующих на МТК «Север — Юг», связана с особенностями стран, через которые проходит коридор. Постепенно ведётся работа по преодолению барьеров. Так, в августе 2022 г. Россия, Азербайджан и Иран подписали меморандум о взаимопонимании между таможенными службами, предполагающий координацию деятельности таможенных органов (будут синхронизированы рабочие смены таможенных органов, предусмотрен обмен информацией о перемещаемых грузах, транспортных средствах). В Астраханской области идёт строительство первой очереди современного контейнерного терминала, а также мощностей для перевалки зерна и масла. Портовая особая экономическая зона в Астраханской области должна стать крупным логистическим хабом в Каспийском регионе, соединив прикаспийские государства, Индию, Юго-Восточную Азию, а также арабские, африканские и другие страны.

Особую важность представляет проблема создания экосистемы цифрового транспортного коридора. Цифровизация логистики сильно влияет на трансформацию транспортных компаний, позволяя путём внедрения искусственного интеллекта и машинного обучения, использование блокчейн-технологий осуществлять отслеживание водителей-экспедиторов и мониторинг процесса перевозки, внедрять «умные» системы управления складами, что может повысить эффективность грузоперевозок, снизить время доставки и логистические затраты [4; 7]. Сейчас разрабатываются проекты по сокращению электронного документооборота, один из проектов касается установки навигационных пломб для отслеживания перевозок в рамках общей цифровизации транспортной деятельности.

Таким образом, ограничения, осложнившие внешнеэкономическую деятельность (трудности с расчетами в валюте, сбои поставок, проблемы в логистике) стимулировали государство и российский бизнес более активно использовать торгово-экономические отношения со странами Азии, Африки, Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМН ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Латинской Америки, Ближнего Востока и других регионов. Результаты за 2022 г. подтвердили правильность выбранного курса: внешнеторговый оборот РФ за 2022 г. составил 850,5 млрд. долларов, увеличившись на 8,1%. Объём ВЭД с Индией увеличился в три раза с 13 до 39 млрд. долларов, с Ираном вырос на 15% до 4,6 млрд. долларов, с ОАЭ - на 68% до 9 млрд. долларов. В сегменте автомобильного и транспортного транспорта также отмечен рост перевозок груза на 0,3 и 20,2% соответственно, что, по мнению заседания коллегии Минтранса, напрямую связано с постепенным преодолением последствий санкционного давления, переориентацией грузоперевозок на Восток и в Азию, освоением новых маршрутов и международного транспортного коридора «Север – Юг».

МТК «Север — Юг» позволит России выходить к морским портам Ирана и связываться с быстрорастущими рынками Пакистана, Индии и Юго-Восточной Азии, взаимодействие с которыми поможет России обеспечить стабильное функционирование своей экономики в ситуации сильнейшего санкционного давления. Смещение акцентов товарооборота на новые перспективные направления, в т.ч. и Ближнего Востока, открывает дополнительные возможности по развитию бизнеса российских предпринимателей. Отдельные крупные российские компании уже усиливают присутствие в этих странах путём расширения собственных складских мощностей на их территориях для оптимизации операционных издержек на логистические маршруты.

Библиографический список:

1. Винокуров Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. [Электронный ресурс] - Алматы, Москва: Евразийский банк развития, 2022. — Режим доступа — URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (Дата обращения: 23.11.2023)
2. Кожокин Е. М., 2022. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

- реальности. – Геоэкономика энергетики. 2022. - № 4 (20). - С.36-55.
3. Логистика XXI века и новый экономический порядок: перспективы транспортного коридора «Север – Юг» [Электронный ресурс] // Международный дискуссионный клуб «Валдай». – 2023. – 28 февраля. — Режим доступа — URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/logistika-xxi-veka-i-novyy-ekonomicheskiy-poryadok/> (Дата обращения: 21.11.2023)
 4. Медведева О.С. Цифровизация в современной транспортной логистике / О.С. Медведева, В.В. Короленко // Научные труды Калужского государственного университета имени К.Э. Циолковского. – Калуга, 2021. – С. 177-185.
 5. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и его значение для Ирана [Электронный ресурс] // Российский Совет по международным делам. – 2023. – 26 июля. — Режим доступа — URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-i-ego-znachenie-dlya-irana/> (Дата обращения: 21.11.2023)
 6. Семедов С.А., Шилова А.В. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы / С.А. Семедов, А.В. Шилова // Обозреватель. – 2023. - №2. - С.52-61.
 7. Субботина Т.Н. Совершенствование логистической деятельности предприятия для сохранения конкурентоспособности в условиях сильных санкционных ограничений: цифровизация логистических цепей / Т.Н. Субботина, Т.М. Васин // Modern Economy Success. – 2022. – № 3. – С. 103-110.

Оригинальность 79%