

УДК 339.9

## «НОВАЯ» ГЕОГРАФИЯ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПОТОКОВ РОССИИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ ЛОГИСТИКИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОСТАВОК

**Резников С.Н.,**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Донской государственной технической университет (ДГТУ), Ростов-на-Дону, email: yevgeniya.medvedkina@gmail.com

**Ефременко А.Н.,**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Донской государственной технической университет (ДГТУ), Ростов-на-Дону, email: yevgeniya.medvedkina@gmail.com

**Михайлюк М.В.,**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС), Ростов-на-Дону

***Аннотация.** Авторы обосновывают вектор формирования новой географии товароснабжения и экспортно-импортных операций в условиях санкционных ограничений России, в которых Турция и материковый Китай обеспечивают неограниченные возможности мультимодальной перевозки из стран Юго-Восточной Азии, включая отправку сборных грузов. На глобальном рынке логистики происходит перегруппировки пула операторов морских линий и развитие маршрутов через крупнейшие хабы транзитного сектора, что будет способствовать ускоренной «реинституционализации» транспортного сектора России, который углубляет экономическое партнерство с Китаем, Индией, Бразилией, Турцией, ОАЭ и другими странами Азии, Африки и Латинской Америки.*

**Ключевые слова:** мировая торговля, санкции, международные цепи поставок, мультимодальная перевозка, Европа, Китай, Турция, транзит.

## «NEW» GEOGRAPHY OF EXPORT-IMPORT FLOWS OF RUSSIA IN THE CONDITIONS OF SANCTIONS RESTRUCTURING LOGISTICS OF INTERNATIONAL DELIVERY

**Reznikov S.N.,**

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Don State Technical University (DSTU), Rostov-on-Don, email: yevgeniya.medvedkina@gmail.com

**Efremenko A.N.,**

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Don State Technical University (DSTU), Rostov-on-Don, email: yevgeniya.medvedkina@gmail.com

**Mikhailyuk M.V.,**

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Rostov State Transport University (RGUPS), Rostov-on-Don

**Abstract.** *The authors substantiate the vector for the formation of a new geography of commodity supply and export-import operations under the conditions of Russian sanctions restrictions, in which Turkey and mainland China provide unlimited opportunities for multimodal transportation from the countries of Southeast Asia, including the dispatch of groupage cargo. In the global logistics market, there is a regrouping of the pool of shipping line operators and the development of routes through the largest transshipment hubs, which will contribute to the accelerated «reinstitutionalization» of the Russian transport sector, which is deepening economic partnerships with China, India, Brazil, Turkey, the UAE and other countries in Asia, Africa and Latin America.*

**Keywords:** global trade, sanctions, international supply chains, multimodal transportation, Europe, China, Turkey, transshipment.

Санкции в отношении России резко изменили ландшафт мировой торговли, значительная часть изменений которой оказалась локализована в сфере международной логистики, общим местом которой с начала 2022 г. являются:

- обновление маршрутов и перестройка цепочек мультимодальных перевозок при общем снижении ставок фрахта;
- сужение вариантов географии поставок;
- острый дефицит квалифицированных кадров, готовых решать комплекс задач на стыке разных видов перевозок в условиях нарастающей глобальной неопределенности.

Изменение конъюнктуры глобального рынка логистики в сторону избытка предложения при сокращении объемов экспортно-импортных поставок (обнуление товарооборота с Западом) трансформировало стратегии товароснабжения бизнеса, которые опираются на купирование рисков и отход от нестандартных решений в части транспортировки грузов.

### **Цель исследования**

Цель исследования обосновывать вектор формирования новой географии товароснабжения и экспортно-импортных операций в условиях санкционных ограничений России.

### **Материал и методы исследования**

Обвальное сокращение товарооборота с Европой, а также сложности с проведением взаиморасчетов в долларах или евро привели к резкому развороту логистики в сторону Востока через увеличение объемов поставок со странами Южной, Восточной, Юго-Восточной Азии, Центральной и Южной Америки, а также странами Африки.

«Восточный» разворот логистики в 2023-2024 гг. означает формирование торгово-логистической инфраструктуры в рамках новой географии поставок, обновления маршрутов перевозки, рынков сбыта и транспортно-логистических хабов.

Несмотря на сохраняющуюся волатильность торговли на глобальном рынке Россия заново сформировала пул из двадцати стран с которыми сегодня выстраивается система взаиморасчетов (в юанях (Китай), рупиях (Индия), лирах (Турция), дирхамах (ОАЭ) или в тенге (Казахстан) и по сути новая цепочка транзакций, которая резко сократила потери на многократных конвертациях при покупке товара в Европе, которые в среднем достигали 11-13% [19].

Развитая инфраструктура и налаженные отношения между странами превратили Турцию в основной международный логистический узел. Рост товарооборота с Китаем в 2023 г. привел к развитию данного направления, которое было форсировано регулярностью и стабильностью рейсов, а также широкими возможностями траншипмента (перегрузки) и организации мультимодальной перевозки. Турция как хаб географически удобно расположена для транзита грузов в Новороссийск из любой географической локации, что открывает фактически неограниченные возможности доставки из всех стран ЮВА, Южной Азии и Ближнего Востока.

Кроме того, потоки традиционного китайского экспорта сегодня дополнены широкими возможностями транзита грузов из третьих стран через Гонконг, что практически выравнивает издержки и кост-эффективность перевозки по сравнению с транзитом через Турцию.

Так, конкурентоспособной по цене является схема отправки груза из Тайваня через материковый Китай, если прямой экспорт на РФ невозможен, при которой близость Тайваня к Китаю позволяет сэкономить на фрахте, что может оказаться дешевле транзита через Турцию или другие страны, территориально более удаленные от Тайваня, чем Китай [13].

Блокирование поставок на европейском направлении привело к ротации европейских и американских торговых партнеров российских компаний, место которых сегодня занимают контрагенты из Китая и Юго-Восточной Азии, что повышает важность стабилизации схем отправки грузов с материковой части Китая, что обеспечивается системой регулярных прямых рейсов между Россией и Китаем.

Оптимизацию издержек при перевозке также обеспечивает комбинация автомобильного и авиационного транспорта, при которой доставка товара из Китая автомобилем во Владивосток или Хабаровск стыкуется с авиaperевозкой в Москву. Такой маршрут в среднем занимает 7-10 дней, обеспечивая значительную экономию (15-20% от стоимости фрахта) в сравнении с прямыми рейсами из Китая.

Таким образом, восточный разворот в географии экспортно-импортных поставок России сегодня опирается на динамично формирующуюся логистическую инфраструктуру хабов. Перевалка в Турции открывает широкие возможности доставки в Россию из Китая, Индии, ОАЭ, а также стран Южной Европы (Италия, Испания) и Северной Африки/Ближнего Востока (Марокко, Тунис, Египет, Израиль).

В азиатском направлении крупнейшие порты траншипмента (Шанхай, Нингбо, Пусан, Сямынь) позволяют аккумулировать грузопоток в регионе, 2/3 которого приходится на Китай, 1/4 на Корею и порядка 7% грузооборота на остальные страны [10].

Антисанкционный режим функционирования экономики России привел к радикальному изменению транспорта и логистики, а также возрастанию рисков в системе товароснабжения экономики, завязанной на масштабный импорт [6,14].

Сегодня это оказывает воздействие на развитие всей многоканальной системы продаж, что вызывает не только рост издержек и перестройку логистических маршрутов, но и удлинение времени доставки.

Важно отметить, что санкции и усиление геополитического конфликта с Западом стимулировали процессы ускоренного развития отдельных транспортных коридоров, которые создают обходные маршруты вокруг России, стратегические резоны реализации которых многие годы аккуратно декларировались на уровне ведущих экономик евразийского пространства.

Переориентация с севера и запада на восток задает новый «восточный» вектор развития транспортно-логистической инфраструктуры, что обеспечит дополнительные 5-6 млн TEU со стороны Дальнего Востока, развитие поставок через Казахстан или сухопутные погранпереходы [18]. Строительство ТЛЦ обеспечит передачу всего объема контейнерных поездов, как экспортно-импортных, так и транзитных.

Санкции против России фактически привели к расширению стимулов дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры («Транссиб за 7 дней»), что позволит значительно увеличить возможности экспорта логистических услуг России, а также разгрузить восточное направление, перенаправляя часть грузов на железнодорожную магистраль.

Рост объемов перевозок через Казахстан может опираться на строительство контейнерного хаба в Актау, источником фондирования которого могут выступить вложения сингапурских инвесторов. Это создает риски развития маршрутов в обход России, которое приведет к удорожанию логистики. Важно отметить, что, если новая логистическая инфраструктура будет выстроена, после отмены санкций Новый шелковый путь не сможет изменить логистики и будет развиваться в обход России [7].

Тем не менее, развитие проектов, ориентированных на Казахстан, представляется крайне сложным, в т. ч. ввиду отсутствия экономических преимуществ маршрутов в обход России. Развитие китайской инициативы «Один пояс – один путь» предполагает полностью сухопутный путь, причем по железнодорожной магистрали.

Санкционная перестройка логистики международных поставок существенно ограничила интенсивность товарных потоков, привела к перестройке транспортно-логистического рынка и ротации сложившегося пула перевозчиков, который практически полностью покинули крупные международные компании.

Оценивая постсанкционные реалии возможной перестройки транспортных коммуникаций, следует отметить, что любые варианты развития «срединных коридоров» в обход территории России выходят за пределы сугубо экономической логики. В противовес последней такие проекты ориентированы на экономическую разбалансировку постсоветского пространства, итогом которой должно стать ослабление транспортно-логистической «связки» стран СНГ.

В 2023 г. низкие ставки на контейнерные перевозки ограничивают развитие Срединного (Трансазиатского) коридора в обход России из Китая в Европу через Азербайджан, Грузию, Казахстан, Турцию. Конфликт на Украине и санкционное давление на Россию сформировали условия для возврата Китая и стран Каспийского региона к развитию данного маршрута. Последний, несмотря на свою сложность, может составить конкуренцию контейнерному транзиту через РФ.

В близлежащей перспективе низкий спрос на морские контейнерные перевозки будет сдерживать развитие данного маршрута в условиях, когда глобальная рецессия будет сокращать спрос на контейнерные перевозки, увеличивая дисбаланс с предложением контейнерного флота, профицит которого резко вырос после пандемии [9].

Изменение логистики транспортных потоков в условиях санкционной блокады России можно рассматривать как часть стратегии ослабления позиции Китая, товарный экспорт которого в Европу окажется в рамках маршрута, соответствующего

шего антикитайской стратегии Запада. Отрицательным следствием этого сценария станет сокращение масштабов логистического взаимодействия КНР и России.

Резюмируя ограниченность санкционных и антироссийских инициатив Запада, считаем необходимым предположить, что основной артерией поставок китайской продукции в Европу будет оставаться Транссибирская магистраль как основной канал, по которому сегодня доставляется основная часть грузов. Уже сегодня, без учета планов расширения мощностей, грузопоток через Транссиб в четыре раза превышает потенциально возможный объем перевалки через Казахстан.

По скорости поставки по Транссибу также значительно быстрее, поскольку транспортировка через Казахстан предполагает паромную переправу через Каспий.

В контексте настоящего исследования важно обозначить особенности текущего и будущего развития транспортно-логистических маршрутов поставок с учетом динамики и уровня санкционных ограничений.

Можно выделить целый комплекс факторов, которые определяют кардинальное изменение логистики товароснабжения экономики России в условиях институционально-рыночной деформации международных цепей поставок и маршрутов доставки грузов [18]:

1) массовый отказ поставщиков продукции от работы с российскими компаниями, как по внутренним убеждениям, так и из-за санкционных ограничений со стороны западных стран;

2) осложнение взаиморасчетов между контрагентами в твердой валюте (EUR, USD);

3) разрушение ранее сформированных и отлаженных логистических связей.

Это оказалось обусловлено как прямым запретом и закрытием воздушного пространства Европой и США, а в ответ – Россией, так и отказом глобальных морских перевозчиков от работы с грузами, которые идут в российском направлении (MSC, Maersk, CMA-CGM и др.);

4) развитие параллельного импорта, когда звеном в цепи поставок становится не бренд-поставщик или правообладатель, а селлер параллельного импорта. В условиях сложившихся ограничений перестройка цепей поставок привела к сильному изменению путей транспортировки продукции в 2022-2023 гг.;

5) перестройка рынка логистики, часть перевозчиков которого в условиях сокращения объемов груза переориентировалась на новые рынки. Так, при падении объемов перевозок из ЕС и увеличении спроса на новых маршрутах российские автоперевозчики начали активно выходить на рынки Турции, Ирана и Китая;

6) перераспределение рынка логистики и изменение состава перевозчиков, когда крупные морские операторы оказались замещены мелкими перевозчиками, имеющими небольшой парк судов значительно меньшей вместимости. Так, в портах Дальнего Востока в 2021-2022 гг. произошло фактически удвоение числа контейнерных линий – с 15 до 30 при среднем сокращении вместимости судов с 2500 TEU до 650 TEU. Рост количества судозаходов привел к росту нагрузки на терминалы, а также снижению уровня обслуживания ввиду отсутствия достаточного опыта в управлении активами.

Отдельно следует отметить открытие новых морских линий в Турции, ОАЭ, Вьетнаме при увеличении объемов перевалки грузов и развитии логистических схем доставки грузов;

7) возникновение альтернативных коридоров и маршрутов доставки, например интенсификация перевозок на Среднем Коридоре между КНР и странами

Каспийского региона (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Турция). Определенный потенциал транзитных перевозок имеет коридор «Север-Юг»;

8) В силу изменения географии мировой торговли развиваются маршруты, которые ранее не были так востребованы, — в страны BRICS, Южной и Юго-Восточной Азии;

9) Мобилизация, которая увеличила дисбалансы на рынке труда, что привело к дефициту предложения рабочей силы на рынке труда;

10) Ограничения в работе сегмента автомобильных грузоперевозок, в т. ч. ввиду прекращения поставок автозапчастей для парка, который на международных направлениях, представлен в основном европейскими автопроизводителями (MAN, SCANIA, VOLVO и др.).

Перечисленные факторы формируют институционально-рыночную специфику текущего разворота логистики с запада на восток, при котором доля ЕС во внешнеторговом балансе России сократилась более чем наполовину — с 55% до 25% в 2022 году.

На путях поставок в Россию Турция имеет удобное географическое положение и превратилась в основной логистический хаб (авто, авиа, море, регулярность и разные варианты организации доставки). Отдельными странами, увеличивающими объемы траншшипинга грузов в Россию, выступили Китай, Индия, Казахстан, Беларусь [3,4].

В 2023 г. происходит активная интеграция Ирана и ОАЭ в новые логистические маршруты доставки, особенно в условиях активизации работы коридора «Восток-Запад».

Таким образом, импорт через третьи страны выступил инструментом, который позволил России существенно ослабить дефицит закупок по товарным категориям, где действуют санкционные ограничения.

Оценивая экономику затрат в логистике товароснабжения внутреннего рынка России, можно констатировать, что в среднем стоимость импорта в 2022 г. выросла примерно на треть.

С точки зрения развития интернет-торговли можно констатировать, что санкции обеспечивают внутреннему производственному бизнесу значительную рыночную фору для развития не только в условиях удорожания товарного импорта, но и выхода с рынка крупных зарубежных бренд-поставщиков.

Российские торговые площадки за последние пять лет значительно расширили мощности в части развития логистики продаж, сетей пунктов выдачи заказов, что обеспечивает отечественному бизнесу широкие инфраструктурные возможности для развития сбыта [14].

Рыночная устойчивость транспортно-логистической системы с учетом обострения геополитического напряжения, радикального изменения схем и экономических условий доставки в 2023-2024 гг. будет испытывать на себе давление со стороны ряда факторов:

— глобальная рецессия, перенос макроэкономических шоков с развитых на развивающиеся рынки, в т. ч. Россию;

— инфляция и рост транспортных тарифов в глобальных цепях поставок;

— вероятность локальных локдаунов в Китае;

— «поляризация» стран на уровне отношения к антироссийским санкциям как фактор трансформации рынков [11,15];

— и др.

## Результаты исследования и их обсуждение

Обобщая состояние логистики и транспорта в системе международных перевозок, можно резюмировать, что стабилизация уровня ставок на контейнерные перевозки с начала 2022 года до уровня доковидных значений практически не распространялось на Россию, где падение ставок на 20-30% происходит в условиях слабой конкуренции, возникшей с уходом крупных морских перевозчиков.

Это будет усиливать дивергенцию российского рынка от и мирового. Динамика возврата на отечественный рынок поставщиков будет ограничена высокими санкционными рисками на других, более крупных рынках сбыта.

Пересечение этих факторов будет поддерживать складывающуюся практику параллельного импорта в Россию как дополнительный и достаточно емкий рынок сбыта.

Нарушение логистических цепочек и увеличение сроков поставок будет сбалансировано развитием новых азиатских маршрутов в условиях агрессивного протекционизма прозападных стран (отказ от твердых валют, торговые войны), запуском новых линий и вариантов доставки (страны БРИКС, Южной и Юго-Восточной Азии).

Быстрая перестройка транспортно-логистических маршрутов, оперативное развитие новых вариантов доставки на фоне критического усложнения внешних условий ввоза товарного импорта в Россию поддерживают динамику и рыночную устойчивость интернет-торговли [8].

## Выводы

Развитие новых схем товароснабжения обеспечило возможность сохранения более быстрых темпов развития онлайн-ритейла относительно стационарной розницы, несмотря на санкции и блокировку банковских транзакций с рядом стран.

Между тем, конфликт с Западом продемонстрировал высокий уровень связности глобальных цепей поставок и взаимозависимость экономик, логистический компонент которых и транспорт выступили фактором, способным стабилизировать доставку на больших периметрах международной мультимодальной перевозки.

Как показал анализ, на динамично развивающемся восточном направлении России формируется широкий пул новых перевозчиков (более 30 на конец 2023 г.), которые работают на маршрутах из портов Китая в порт Владивостока. Традиционными операторами для РФ здесь остаются корейская морская линия SINOKOR с широкой географией по ЮВА, а также FESCO.

Это обеспечивает фактически неограниченные возможности мультимодальной перевозки из стран Юго-Восточной Азии через Владивосток, включая отправку сборных грузов. Все это указывает на ускоренную «реинституционализацию» транспортного сектора России, который углубляет экономическое партнерство с Китаем, Индией, Бразилией, Турцией, Египтом, ОАЭ, Ираном и другими странами Азии, Африки и Латинской Америки [19].

При этом, рынок логистики для большинства российских компаний только формируется, как со стороны спроса, так и предложения транспортных услуг, в структуре которого логистические операторы тестируют новые направления и схемы доставки, что позволяет расширять клиентскую базу контрагентов.

## Литература

1. Акопова Е.С., Ефременко И.Н. Влияние глобализации мировой экономики на механизм экономической интеграции // Экономические науки. 2011. № 85. С. 291-296.
2. Арсентьева И.И. Латиноамериканский сегмент китайского «пояса и пути» // Мировая экономика и международные экономические отношения. 2022. №12. С.89-97.
3. Галяутдинова Ф.Ф. Международная торговля в мировой экономике // Студенческая наука – аграрному производству. Материалы 80 студенческой (региональной) научной конференции. Казань, 2022. С. 100-107.
4. Гнидченко А. А., Михеева О. М., Сальников В. А. «Уходя – уходи»: кто остается с Россией и как перераспределяется импорт? // Вопросы экономики. 2023. № 12. С. 48-65.
5. Говор Е.С., Палкина Е.С. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Актуальные проблемы экономики и управления. 2023. № 1 (12). С. 68-72.
6. Графова Т.О., Горбик Д.А. Система обеспечения экономической безопасности на транспортном предприятии // В сборнике: Экономико-правовые механизмы обеспечения национальной безопасности. Материалы Всероссийской национальной научно-практической конференции. 2017. С. 21-24.
7. Дан Лю., Михайлюк М.В. Формирование архитектуры логистического управления глобальными цепями поставок в условиях неопределенности на примере проекта «Нового Шелкового пути» // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2023. № 4 (155). С. 27-34.
8. Дюкова О.М. Эволюционное развитие логистики электронной торговли: от интернет-магазинов к маркетплейсам // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2022. № 3 (135). С. 111-115.
9. Ершов М. В. Мир и Россия в условиях трансформации: устойчиво ли восстановление экономик? // Вопросы экономики. 2023. № 12. С. 31-47.
10. Загашвили В. Экономическая глобализация и региональная интеграция в постковидную эпоху // Мировая экономика и международные экономические отношения. 2022. № 4. С. 5-13.
11. Иванова Д.Е., Павлюкова, А.М., Ялов А.В. Воздействие секторальных санкций на продовольственную безопасность России // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2020. № 4. С. 91-96.
12. Коваленкова О.Г., Богатырь В.М. «JUST-IN-CASE» и «новая» экономика локализованных цепей поставок vs низкокзатратная китайская интеграция и «JUST-IN-TIME»: логистика в постковидной фазе развития рынков // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2022. № 12 (151). С. 48-54.
13. Курносенко А.В. Международные транспортные коридоры: роль и трансформация в мировой торговле // Вызовы и решения для бизнеса: ВЭД в новых реалиях. Сборник материалов III Международного внешнеэкономического научно-практического форума. Москва, 2023. С. 186-190.
14. Медведева Д.Д., Бреусов Д.А. Логистические особенности доставки товаров в постпандемийный период // Логистика – евразийский мост: Материалы XVI Международной научно-практической конференции. Красноярск, 2021. С. 387-392.
15. Медведкина Е.А. Национальные интересы России в изменяющемся мире в сфере миграционной политики // В сборнике: Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Ответственный редактор В.И. Герасимов. 2018. С. 133-135.

16. Поршаков А., Федулова М., Чернядьев Д. Перестройка глобальных производственных цепочек: от эффективности к устойчивости // Центральный банк РФ. Аналитическая записка. 2022. [Электронный ресурс]. URL: [https://cbr.ru/Content/Document/File/132380/analytic\\_note\\_20220125\\_dip.pdf](https://cbr.ru/Content/Document/File/132380/analytic_note_20220125_dip.pdf) (дата обращения: 17.03.2024).

17. Родионова И.А. Регионы и страны – лидеры современной мировой торговли: что нового? // Международная торговля и торговая политика. 2023. Т. 9. № 2 (34). С. 113-125.

18. Ростовцева А. Мультимодальные перевозки. Текущее состояние, изменение географии поставок, новые маршруты // По данным официального портала международного логистического 3PL-провайдера NOVELCO. [Электронный ресурс]. URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/multimodalnye-perevozki-tekushchee-sostoyanie-izmenenie-geografii-postavok-novye-marshruty/> (дата обращения: 17.03.2024).

19. Ростовцева А. От пандемии до СВО, как изменилась логистика с 2020 года, текущее состояние и острые вопросы // По данным официального портала международного логистического 3PL-провайдера NOVELCO. [Электронный ресурс]. URL: <https://novelco.ru/press-tsentr/ot-pandemii-do-svo-kak-izmenilas-logistika-s-2020-goda/?ysclid=lq0s6f26m4344278354> (дата обращения: 27.03.2024).