



Анализ и перспективы развития транспортной системы России в условиях санкций

Зыбенко С.В., к.э.н., доцент, кафедра товарной экспертизы и таможенного дела, Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия

Аннотация. Огромное воздействие на мировую экономику оказывает ожидание глобального кризиса. Крупные игроки мировой экономики встают перед сложными вопросами, и пытаются оттянуть начало этого кризиса мирового масштаба. В связи с этим растет потребность развития новой мировой логистики, хотя ее ускорение будет ускорять и перестройку мировой экономики. На сегодняшний день наиболее известны логистические проекты типа Великого Шелкового пути, и начинающий приобретать высокий уровень практической динамичности логистический коридор «Север-Юг».

Новая логистика станет основой для свободной торговли в условиях санкционной политики и будет иметь большое значение для формирования нового, более предсказуемого инвестиционного пространства.

Главная задача в новых логистических проектах – это не допустить возникновения вокруг них военных противоречий и силовой конкуренции. Логистические коридоры достаточно уязвимы перед финансово-инвестиционными и информационными манипуляциями. Значение инвестиционной составляющей проектов будет только нарастать. Инвесторам нужны гарантии относительной сохранности их вложений, что становится все более актуальным в период глобализации санкций.

Ключевые слова: санкции, партнеры, транспортно-логистические компании, отрасль, экономика, перевозки, коридор, геополитика, импортозамещение, логистические ресурсы, транспортировка.

Prospects for the development of the Russian transport system under sanctions

Zybenko S.V., Ph.D., Associate Professor, Department of Commodity Expertise and Customs Affairs, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Annotation. Expectations of a global crisis are already having a major impact on the world economy. Major players in the global economy are faced with difficult questions, and they are trying to delay the onset of this global crisis. The need to develop new global logistics is growing, although its acceleration will also accelerate the restructuring of the global economy. Today, the most famous are logistics projects such as the Great Silk Road, and the North-South logistics corridor, which is beginning to acquire a high level of practical dynamism.

New logistics will be of great importance for the formation of a new, more predictable investment space and will become the basis for free trade in the context of sanctions policy.

The main task in new logistics projects is to prevent military contradictions and power competition from arising around them. Logistics corridors are quite vulnerable to financial, investment and information manipulations. The importance of the investment component of projects will only increase. Investors need guarantees of the relative safety of their investments, which is becoming increasingly important in the period of globalization of sanctions.

Key words: sanctions, partners, transport and logistics companies, industry, economy, transportation, corridor, geopolitics, import substitution, logistics resources, transportation.

Специальная военная операция России на территории Украины, которая началась в феврале 2022 года стала поводом для США и ЕС ввести санкции, из-за которых большое количество иностранных партнеров, включая транспортные и логистические компании, отказались от работы с предприятиями РФ реального сектора экономики.

Из-за этих политических изменений, которые также включали в себя волны санкций, направленных на разные сектора экономики РФ, движение товаров и транспортных средств между РФ и другими странами сильно изменилось.

Отметим, что значительно снизились авиасообщение со странами, установившими санкции, а также был нанесен ущерб перевозкам морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Главной причиной данного снижения является блокирование движения товаров через Украину, и, непосредственно на территорию Украины.

В связи с этим, мир внешней торговли все еще динамично меняется, соответственно и меняется поток движения товаров. На данный момент большой проблемой является запрет на перевозки, из-за которых большое количество грузов идет по новым маршрутам.

Восток всегда являлся очень загруженным каналом, и данная проблема из-за геополитической ситуации стала еще более острой. На данный момент ни восточное, ни западное направление полностью не заблокировано, грузы доставляются через Европу при помощи стран Прибалтики, продолжая торговлю со странами, поддерживающими санкции. Влияние восточного направления растет – количество грузов из Китая и из Казахстана в будущем будет подниматься.

Тем не менее, общий объем заказов с нарушенными требованиями договоров растет. Главная причина - большое количество проверок, которые устанавливаются в отношении грузов двойного назначения. Стоит также отметить тот факт, что повышается шанс проверки на нарушения введенных санкций, что негативно влияет на скорость движения товаров.

В новых условиях серьезно вырастет значение автомобильного транспорта. Данный вид транспорта обладает самой высокой гибкостью и самой низкой стоимостью в плане решения проблемы освоения новых маршрутов. В данных условиях спрос на железнодорожный транспорт также остается высоким, однако здесь поднимается проблема роста нагрузки железнодорожного транспорта из-за возможного недостатка транспортных контейнеров.

Данные проблемы также касаются и морского транспорта, который сильно пострадал от новой политической ситуации. Судовладельцы либо завышают ставку фрахта, либо полностью отказываются от посещения российских портов. Экспортеры, на данный момент, ищут способы занять новые места на товарном рынке «дружественных» стран.

Возможность дальнейшего увеличения санкций или наложения эмбарго на перевозку грузов российским морским транспортом заставляет многих владельцев рассматривать схемы обходного движения товаров. Так, например, рассматриваются схемы движения товаров в другие страны, схемы доставки грузов под флагом третьих стран, а также схемы перевозки товаров по Северному морскому пути.

Доставка грузов авиационным транспортом и до политической ситуации занимала малую долю в общем грузообороте, а после санкций сильно уменьшилась.

На данный момент внутри страны ситуация на рынке товаров сильно не поменялась. В качестве данных изменений отметим факты удлинения логистических цепочек из-за перемен в транспортных коридорах. Большие изменения могут быть в будущем.

Рассматривая ситуацию с импортозамещением, можно отметить, что повышается количество внутренних Российских перевозок, в первую очередь автомобильным транспортом, также повышается роль центров распределения товаров. По причине увеличения времени движения товаров по новым маршрутам, время хранения товаров тоже вырастет, чтобы свести к минимуму ущерб от простоя.

В связи с введением логистических санкций экспортеры товаров поменяли маршруты грузопотоков в сторону Китая, из-за чего инфраструктура железнодорожного транспорта России по данным направлениям сильно перегружена.

Рассматривая рынок морских перевозок, отметим, что раньше он ориентировался на предложения владельцев груза, однако на данный момент

баланс изменился в сторону владельцев морского транспорта. Риск установления новых санкций продолжает существовать и из-за этого юридические риски возрастают, и, соответственно, судоходные компании предпочитают не работать с российскими грузами. Кроме того, иностранные судовладельцы боятся предоставлять флот из-за опасений, что Россия может ввести ответные санкции.

Риски установления новых и усиления силы старых санкций приводят к поиску новых возможностей. На рынке морских перевозок уже формируются совместные предприятия с партнерами из дружественных стран, которые занимаются вопросами организации маршрутов для Российских товаров. Несмотря на это, первостепенной проблемой экспортеров остается осваивание новых рынков сбыта, и только потом можно будет разрабатывать новые логистические цепочки и фрахтовать суда.

Проблемы возникают не только на этапе перемещения товаров, но также и на этапе оплаты, поиска поставщиков и т.д.

Все это делает перевозки в страны Европы не только долгими, но и дорогими. Срок пребывания груза на пункте назначения постоянно меняется. По большей части пострадало направление в сторону Скандинавии, Северо-западные порты России, Петербург и Ленинградскую область. К новым проблемам, которые не связаны с логистикой, можно отнести следующие:

- 1) Санкции в финансовой сфере, которые усложнили процесс оплаты услуг международных перевозчиков;
- 2) Полный отказ некоторых иностранных предпринимателей работать с российским бизнесом;
- 3) Повышение пошлин и установление новых платежей для российских предпринимателей.

Несмотря на причиненный ущерб экономическими санкциями, которые выражаются в первую очередь нарушением логистических цепочек и нарушением связей с торговыми партнерами, экономика РФ не ощутила критических проблем. Введенные санкции стимулировали Российскую сферу

предпринимательства, которые начали осваивать новые рынки для внешней торговли и расширять торговлю с дружественными странами.

Российский экспортный центр отметил новые перспективные направления сбыта отечественных товаров. Помимо стран СНГ, в данную статистику попали Китай, Индия, Египет, Иран и Турция. Торговля с данными странами продолжает увеличиваться.

На основании актуальной статистики внешней торговли РФ по странам, которую публикует ФТС РФ, Китай лидирует в торговом объеме среди всех стран (около 190 миллиардов долларов). Наибольший темп роста показала страна Индия: товарный оборот вырос с 13 миллиардов долларов до 39 миллиардов долларов. ОАЭ подросли на 68 процентов – до 9 миллиардов, Турция в два с лишним раза – с 33 до 70 миллиардов, Египет – на треть, до 6 миллиардов, Иран – на 15 процентов, до 4,6 миллиарда долларов.

Крупнейшие логистические холдинги уже исследуют и осваивают новые маршруты потоков товаров.

На данный момент происходит переориентировка внешнеторговых каналов в сторону предпочтения торговли с дружественными странами, которая поддерживается одновременно государством и сферой предпринимательства. Среди всех дружественных стран стоит отметить Иран, который становится влиятельным партнером. На данный момент вместе с Ираном реализуются новые перспективы развития процесса транзита, которые обсуждали уже более 15 лет.

Товарные отношения с Индией осуществляются через Иран по транзитному международному маршруту «Север-Юг». Значимость данного транспортного канала выражается в его длине: Север-Юг почти в два раза меньше, чем морской через Суэцкий канал. По маршруту Север-Юг товары доставляются по меньшей цене, чем через другие логистические центры.

В связи с этим, усиление маршрута «Север-Юг» - от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи, длиной 7,2 тысячи километров остается важным проектом. Данный маршрут альтернативен морскому пути, который проходит через

Суэцкий канал, соединяющим страны Европы с Индийским океаном. Маршрут разделяется на несколько путей около Каспийского моря: морской Транскаспийский путь и сухопутные Западный и Восточный путь.

Данный транспортный канал был сформирован еще в 1990 году, однако необходимость его усиления не была приоритетной задачей, так как грузовые поставки по нему не были регулярными, развитие транспортной инфраструктуры требовало неоправданно больших инвестиций. На данный момент статус «Север-Юг» изменился и теперь он может стать ключевым торговым путем для стратегической магистрали РФ.

Инфраструктура для маршрута «Север-Юг» нуждается в доработке. Евразийский банк развития для маршрута «Север-Юг» определил 102 инвестиционных проекта, которые стоят около 38,2 миллиардов долларов. Большинство данных проектов направлены на развитие российских автомобильных дорог, на них выделены около 13 миллиардов долларов. В начале мая президент России поручил правительству РФ и Российскому союзу промышленников и предпринимателей принять меры по привлечению средств инвесторов для строительства отдельных объектов коридора «Север-Юг».

Транспортный маршрут «Север-Юг» имеет перспективу стать конкурентоспособной транзитной магистралью, способной изменить мировой товарооборот. На данный момент «Север-Юг» не готов к повышению транспортной нагрузки, даже на маршрутах с самой развитой инфраструктурой. Однако данный маршрут является востребованным, и его значение в будущем увеличится. Россия по данному маршруту может импортировать сырье, текстиль, оборудование и т.д. Россия также может экспортировать товары по данному пути для Ирана. Например, Россия регулярно отправляет поставки товаров для Ирана, которая перепродает их в Ирак, Афганистан и т.д.

Данный маршрут пока не может стать альтернативой старым каналам движения грузопотоков, нужно улучшать всю его логистическую цепочку. Аналитический центр правительства РФ допускает возможность разработки маршрута «Север-Юг» на всем протяжении по территории России. В частности,

построив новую инфраструктуру для железнодорожного транспорта в Екатеринбурге, можно соединить его с Северным морским путем. Новый путь позволит экспортировать товары из центра промышленности РФ в Азию.

Помимо маршрута «Север-Юг», государство также отметило следующие приоритетные пути оборота товаров: Восточное и Азово-черноморское направление. Правительство РФ поручило разработать план по улучшению данных путей до конца первого полугодия 2024 года.

Совокупность данных планов включают также улучшение инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, в частности: развитие автомобильных дорог, разработка морских путей, повышение максимальной транспортной нагрузки портов и модернизация контрольно-пропускных пунктов через таможенную границу. Возможно, данный проект будет также дополнен энергетическими ресурсами. На данный момент в Индии, Пакистане, Иране есть дефицит энергии, что также является возможностью соединения логистического и энергетического проектов в один.

Настройка логистики даст возможность изменить движение товарооборота и углубить торговые отношения с Южной и Юго-Восточной Азией, Прикаспийским регионом, Закавказьем, Персидским заливом и Африкой.

Большинство стран, придерживающихся нейтралитета в текущем политическом вопросе, маневрируют между желанием получить прибыль от экспорта товаров в РФ и страхом перед США. В связи с этим данные страны возможно будут «поддерживать» санкции на словах, а на практике будут торговать с РФ при помощи схем обхода санкций. Возможно, товарооборот РФ вырастет с нейтральными и дружественными странами.

Способы у США и ЕС распространить свои санкции и контролировать их исполнение, в настоящее время сокращаются, в связи с распределением производства в другие страны, переходом на расчеты в национальных валютах, криптовалютах, создание аналогов платежной системы. И у России есть все необходимое для реального импортозамещения - технологии, разработки, научный, образовательный и кадровый потенциал.

Библиографический список:

1. Международный транспортный коридор «Север-Юг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aif.ru/politics/world>.
2. О морских портах в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ.– Режим доступа: Консультант Плюс
3. Перспективы развития МТК «Север-Юг» на примере морского порта года Махачкалы, сайт НКП «Институт Каспийского Сотрудничества» [Электронный ресурс] Режим доступа.– URL: <http://www.casfactor.com/ru/editor/34.html>
4. Россия обсудит с Индией проект транспортного коридора через Туркменистан, информационное агентство МЕДИА-ТУРКМЕН – 28.09.2020 г. [Электронный ресурс] Режим доступа.– URL: <http://orient.tm/ru/2018/09/28/16183.html>
5. Смещение глобальной силы и возможности для Азербайджана – АНАЛИТИКА [Электронный ресурс] Режим доступа.– URL: <https://vesti.az/ekonomika/smeshhenieglobalnoj-sily-i-vozmozhnosti-dlya-azerbajdzhana-analitika-403430/amp>

References:

1. International transport corridor «North-South» [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.aif.ru/politics/world>.
2. On sea ports in the Russian Federation [Electronic resource]: Federal Law of November 8, 2007 № 261-FZ. – Access mode: Consultant Plus
3. Prospects for the development of the North-South international transport corridor using the example of the seaport of Makhachkala, website of the NCP «Institute of Caspian Cooperation» [Electronic resource] Access mode.– URL: <http://www.casfactor.com/ru/editor/34.html>

4. Russia will discuss with India the project of a transport corridor through Turkmenistan, MEDIA-TURKMEN news agency – 09/28/2020 [Electronic resource] Access mode. – URL: <http://orient.tm/ru/2018/09/28/16183.html>

5. Shifting global power and opportunity for Azerbaijan - ANALYTICS [Electronic resource] Access mode. – URL: <https://vesti.az/ekonomika/smeshhenieglobalnoj-sily-i-vozmozhnosti-dlya-azerbajdzhana-analitika-403430/amp>