

УДК 656.073

ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЦЕПЕЙ
ПОСТАВОК В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЯЮЩЕЙСЯ ВНЕШНЕЙ
СРЕДЫ

TRANSFORMATION OF INTERNATIONAL SUPPLY
CHAINS IN A CHANGING ENVIRONMENT

Горох А.С.

Научный руководитель – Гулягина О.С., к.э.н., доцент
Белорусский Государственный Экономический Университет,
г. Минск, Беларусь

alinagoroshek60@gmail.com

Goroh A.

Supervisor – Huliagina O., PhD, associate professor
Belarus State Economic University, Minsk, Belarus

Аннотация. В статье показано смещение акцентов в международных цепях поставок в части организации маршрутов доставки в нынешних условиях изменяющейся внешней среды.

Abstract. The article shows the shift in emphasis in international supply chains in terms of organizing delivery routes in the current conditions of a changing external environment.

Ключевые слова. Международные цепи поставок, МТК «Север-Юг», МТК «Восток-Запад».

Key words. International supply chains, ITC «North-South», ITC «East-West».

Глобализация рынков, ограниченность инфраструктурных мощностей, барьеры, возникающие на привычных маршрутах следования материальных потоков по причинам геополитических войн и экономической целесообразности – все это сказывается на архитектуре международных цепей поставок. Устоявшиеся маршруты развиваются и корректируются. Смещается акцент на ранее не популярные транспортные коридоры, что приводит к существенному усложнению и удорожанию цепей поставок.

Заметим, что «Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки

между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок» [1].

Международные цепи поставок, по которым осуществляется поставка товаров на нашем континенте, как правило, связана с деятельностью двух международных транспортных коридоров (МТК):

- «Север-Юг»: основная линия - страны Западной Европы, Россия, Иран (через Каспийское море и Индийский океан);
- «Восток-Запад»: КНДР, Монголия, Китай, Казахстан, Россия, Западная Европа (через Транссибирскую магистраль) [2,3].

МТК «Север-Юг» протяженностью 7200 км создает условия прямого выхода грузов из Индии, Ирана и стран Персидского залива в Россию, а далее — в Европу. Особенностью данного коридора является то, что он используется преимущественно в одном направлении — на север. Транзитный грузопоток в Индию из стран Европы и России достаточно мал в связи с отсутствием высокого спроса на европейские товары в странах Южной Азии. Основным видом используемого транспорта здесь выступают железнодорожный, автомобильный и морской.

МТК «Запад-Восток» протяженностью 8445 км создает условия выхода грузов из Европы и стран СНГ в Китай и на Дальневосточные морские порты. Данный коридор является сухопутной альтернативой основного морского маршрута с Запада на Восток через Суэцкий канал. Основа транзитного потенциала коридора – Транссибирская магистраль. Основным видом транспорта для перемещения грузов здесь также является железнодорожный, автомобильный и морской.

Так, сегодня значительно повысилась заинтересованность в МТК «Север-Юг». Коронавирусные ограничения (с 2019г.), контейнерный кризис (2021-2022гг.), рост цен на морские перевозки (с 2021г.), блокировка Суэцкого канала (март 2021г., контейнеровоз Ever Given), жесткая санкционная политика в отношении России, которая выразилась, в том числе, в частичной блокировке транспортных маршрутов (с 2022г.) – все это поспособствовало

развитию МТК «Север-Юг». До введения западных транспортных барьеров в 2022г. в отношении России МТК «Восток-Запад» усиленно развивался именно на российской территории. И если еще поначалу ограничения были односторонними, то с октября 2022 года они превратились в обоюдные. С 10 октября 2022г. доставка грузов автотранспортом из ЕС, Норвегии и Украины по территории России будет осуществляться с помощью перегрузки / перецепки на российские и белорусские фуры. Отметим, что аналогичный запрет был введен на территории Беларуси еще с 16 апреля 2022г [4]. То есть, происходят определенные трансформационные процессы по обоим транспортным коридорам.

Следует отметить, что сложившаяся геополитическая ситуация определенным образом влияет на создание новых маршрутов перевозки грузов. Значительная часть трафика переместилась в средний коридор МТК «Север-Юг», инфраструктура которого имеет ограниченную пропускную способность (особенно это касается терминальных мощностей в бассейне Каспийского моря). Не достроена железнодорожная линия Рашт-Астара в Иране, что также привносит определенные ограничения.

Геополитика, как уже было отмечено ранее, повлияла и на перевозки грузов в направлении «Восток-Запад»: некоторые клиенты отказались от железнодорожного транспорта, проходящего через Россию. Таким образом основной трафик был переложен на морской и воздушный транспорт, что стало причиной сильной загрузки морских портов и задержки доставки грузов. Однако застрахованность грузов и безопасность железнодорожных перевозок стали «вторым дыханием» для железнодорожных перевозок. По данным Китайских железных дорог в июле 2022 года количество отправок грузовых поездов выросло на 11% по сравнению с показателями аналогичного месяца прошлого года [5]. Перевозки в направлении «Восток-Запад» постоянно расширяются путем добавления альтернативных маршрутов. Заключаются соглашения о сотрудничестве, создаются проекты для раскрытия потенциала новых маршрутов. Одним из таких проектов на данный момент является улучшение железнодорожного сообщения между Китаем и Монголией для обеспечения стабильности и бесперебойности цепочек поставок.

Несмотря на то, что МТК «Север-Юг» имеет ограниченную пропускную способность, увеличивающийся в геометрической прогрессии интерес к нему со стороны, как Восточных, так и Западных стран, становится основой для его дальнейшего развития, то есть устранения территориальных разрывов и недостатков инфраструктуры. В свою очередь значительная доля грузоперевозок по МТК «Восток-Запад», связанная с безопасностью железных дорог и их высокой пропускной способностью позволит данному коридору и дальше играть существенную роль в международной логистике.

Учитывая проанализированную выше информацию, можно сделать вывод, что сегодня наблюдается некоторая вынужденная трансформация цепей в части транспортной логистики. Однако такое смещение нельзя назвать оптимальным. Устойчивость таких изменений в международных цепях поставок будет зависеть от долгосрочности возникших на сегодняшний день барьеров.

Литература

1. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения — М.: АСМАП, 2000 — 176 с.
2. Асаул М. А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. 2016. № 2-1. С. 1201— 24.
3. Характеристика МТК / [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Приложение 5 доклад по коридорам.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Приложение_5_доклад_по_коридорам.pdf) — Дата доступа 12.09.2022.
4. Ограничение въезда в РБ транспортных средств ЕС / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://declarant.by/ru/news/peretsepka-peregruzka-kompleks-logisticheskikh-uslug-ot-beltamozhservis/> — Дата доступа 15.09.2022.
5. Мероприятия по развитию МТК / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://infotrans.by/> — Дата доступа 16.09.2022.

Представлено 5.11.2022