

УДК 339.923

***ОСОБЕННОСТИ УЧАСТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В
ФУНКЦИОНИРОВАНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
КОРИДОРОВ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ***

Вязовская В. В.,

*к.э.н., доцент кафедры мировой экономики и внешнеэкономической
деятельности*

Уральский государственный экономический университет

г. Екатеринбург, Россия

Аннотация

Мировой рынок транспортно-логистических услуг динамично развивается в современных условиях. Сохраняется важнейшая роль международных перевозок в развитии мирохозяйственных связей. Актуальность исследования обусловлена специфической ролью России как транзитного моста между Европой и Азией в условиях постоянных изменений мировой экономики и внешнеполитических вызовов. Географическое положение страны и имеющаяся транспортная инфраструктура создают уникальные возможности для развития международных транспортных коридоров. Целью статьи является выделение проблем и перспектив участия Российской Федерации в функционировании международных транспортных коридоров для повышения эффективности торговых процессов. Автором использованы теоретические методы исследования. В результате исследования получен обзор основных тенденций развития мировой транспортной логистики, выделены ключевые аспекты присутствия России на мировом рынке транспортно-логистических услуг, а также раскрыта роль страны в развитии и функционировании международных транспортных коридоров, включая обзор существующих маршрутов. Особое внимание уделяется проблемам, препятствующим эффективному использованию российского транзитного потенциала. К выводам статьи относится следующее:

Россия продолжает активно развиваться в сфере транспортных услуг и стремится укрепить свое место на мировом рынке. Развитие международных транспортных коридоров выступает одним из приоритетных направлений развития внешнеторговой инфраструктуры. При этом, положительные результаты достижимы при условии совершенствования государственной политики в области развития транспортной инфраструктуры и повышения эффективности функционирования международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, международные транспортные операции, международная логистика, международная торговля, транспортная инфраструктура.

***PECULIARITIES OF THE RUSSIAN FEDERATION'S PARTICIPATION IN
THE FUNCTIONING OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AT
THE PRESENT STAGE***

Vyazovskaya V.V.

Cand. Sc. (Econ.), Associate Prof. of World Economy and External Trade Dept.

Ural State University of Economics

Ekaterinburg, Russia

Abstract

The global market of transport and logistics services is developing dynamically. The most important role of international transportation in the development of world economic relations remains. The relevance of the research is due to the specific role of Russia as a transit bridge between Europe and Asia in the context of constant changes in the global economy and foreign policy challenges. The geographical location of the country and the existing transport infrastructure create unique opportunities for the development of international transport corridors. The purpose of the paper is to highlight the problems and prospects of the Russian Federation's participation in the

functioning of international transport corridors to improve the efficiency of trade processes. The author uses theoretical research methods. The results include an overview of the main trends in the development of global transport logistics, key aspects of Russia's presence in the global market of transport and logistics services, as well as the disclosure of the country's role in the development and operation of international transport corridors, including an overview of existing routes. Special attention is paid to the problems that hinder the efficient use of the Russian transit potential. The conclusions of the paper include the following: Russia continues to actively develop in the field of transport services and strives to strengthen its place in the global market. The development of international transport corridors is one of the priorities for the development of foreign trade infrastructure. At the same time, positive results are achievable provided that the state policy in the field of transport infrastructure development is improved and the efficiency of international transport corridors is improved.

Keywords: international transport corridors, international transport operations, international logistics, international trade, transport infrastructure.

Введение

Международные транспортные операции продолжают выполнять важнейшую роль в современной мировой экономике, выступая связующим звеном между участниками мирового рынка. Объем мирового рынка транспортно-логистических услуг увеличивается из года в год, благодаря развитию онлайн-торговли, растущему спросу на трансграничные грузоперевозки сырья, промышленных товаров, продуктов питания. Доля данного рынка в международной торговле услугами занимает 15–18%, что составляет 10–20% от мирового ВВП [21]. Эффективность транспортно-логистических процессов зависит от многочисленных факторов, включая, в том числе, географические и инфраструктурные аспекты. В последние годы Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

Российская Федерация столкнулась с рядом вызовов в решении прикладных задач транспортного обеспечения торговых процессов. Особую актуальность в данном контексте принимают особенности участия России в международных транспортных коридорах как скоординированных транспортных системах, в которых транспортные коммуникации в сочетании с эффективными технологиями способствуют обеспечению быстрой и безопасной перевозки грузов в установленных направлениях.

Цель данной статьи – выделить проблемы и перспективы участия России в международных транспортных коридорах для повышения эффективности торговых процессов. Для достижения цели поставлены следующие задачи:

1. Рассмотреть основные тенденции развития мирового рынка транспортных услуг;
2. Проанализировать состояние рынка транспортных услуг Российской Федерации;
3. Определить роль и место России в развитии международных транспортных коридоров.

Материалы и методы исследования

Проблемам развития международных транспортных коридоров посвящено значительное количество работ как отечественных, так и зарубежных авторов. Щепетов П.А. занимался разработкой дефиниции концепта «международный транспортный коридор» [23]. Шарова И.В. и Голова Д.В. провели исследование влияния международных транспортных коридоров на экономическое развитие государств [22]. Вардомский Л.Б. и Тураева М.О. рассматривали транспортные коридоры на постсоветском пространстве [3]. Исследованию роли России в транзитных коридорах Евразии посвящена работа Малышевой Д.Б. [10]. Анализ современных транспортных коридоров с участием России, проблем и перспектив их развития можно найти в работе Нечаева А.В. [11]. Коппенс Т. исследовал мегакоридоры в контексте баланса между потоками и территориями [9]. Зонневельд У. рассуждал о концепте мегакоридоров в связи с развитием

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

европейской интеграции [24]. О перспективах развития европейских коридоров писал Витте П [4].

Результаты исследования

В данной работе преимущественно используются теоретические методы исследования, направленные на анализ и синтез изучаемых данных, их графическую интерпретацию и изложение информации в виде обзора.

В соответствии с прогнозами международных организаций, к 2030 году объем мирового рынка транспортно-логистических услуг может превысить 18 трлн долл. Отметим, что в 2022 году этот показатель составил почти 8 трлн долл. (рис. 1) [14].

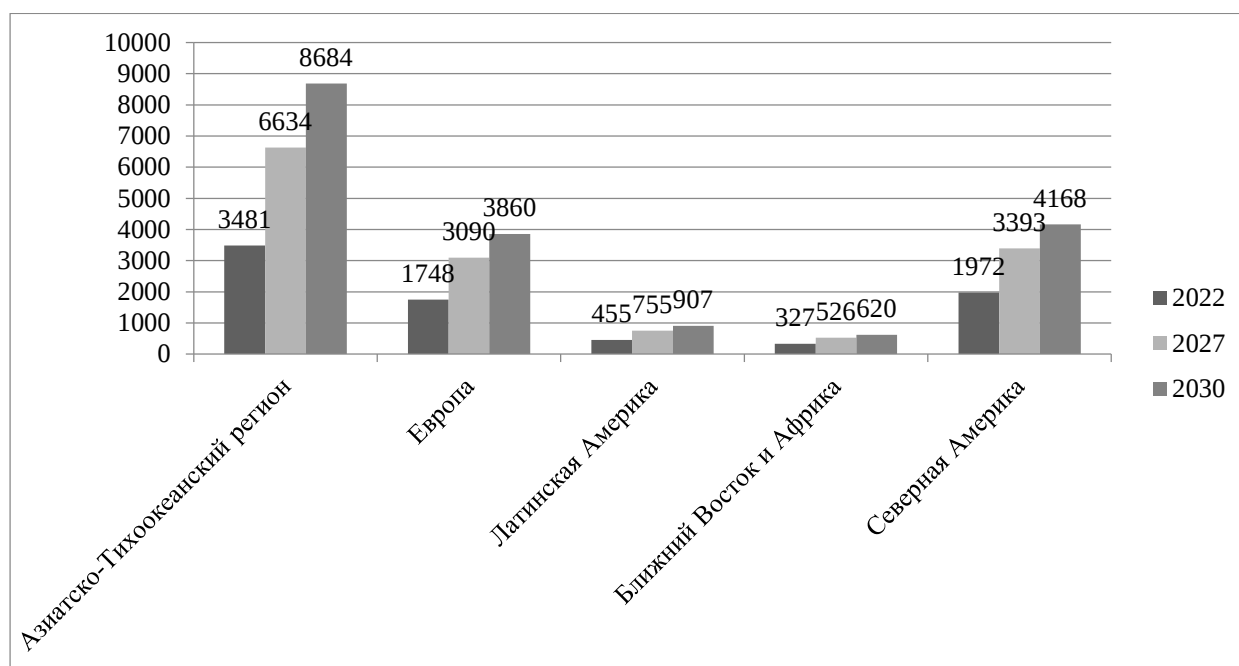


Рисунок 1 – Динамика региональных рынков транспортно-логистических услуг с прогнозом до 2030 г., млрд долл.

Рисунок 1 показывает, что самым быстрорастущим на сегодняшний день является Азиатско-Тихоокеанский рынок транспортно-логистических услуг, где к 2030 г. предполагаемая выручка вырастет в 2,5 раза по сравнению с 2022 г.

Положительная динамика заметна также на рынке транспортно-логистических услуг Северной Америки, что связано с широким охватом

территории развитой разнообразной транспортной инфраструктурой. Главным транспортно-логистическим центром данного регионального рынка выступают Соединенные Штаты Америки с отлаженными цепями поставок, которые используют комбинации различных видов транспорта [8].

Европейский рынок, к которому относится и Россия, занимает третье место по динамике, благодаря увеличению объемов электронной коммерции, имеющейся развитой транспортно-логистической инфраструктуре и эффекту интеграционных процессов.

Среди значимых векторов развития международного транспортно-логистического рынка можно выделить следующие:

- рост объемов мультимодальных перевозок;
- углубление международного сотрудничества через создание транспортных альянсов;
- ужесточение глобальной конкуренции;
- цифровая трансформация торговых потоков и дальнейшее развитие цифровизации;
- адаптация транспортных технологий и процессов к развитию международной онлайн-торговли.

Увеличение объемов международной торговли в сочетании с ужесточением конкуренции между крупными мировыми поставщиками является мощным стимулом для развития рынка транспортно-логистических услуг, который продолжает восстановление от пост-пандемических последствий. Кроме того, сегодняшние торговые войны и санкционные ограничения выступают сдерживающими факторами для гармоничного развития грузоперевозок. В целом, динамика мирового рынка транспортно-логистических услуг положительная, к лидирующим регионам можно отнести Азиатско-Тихоокеанский, Северную Америку и Европу.

Россия является значимым игроком на мировом рынке транспортно-логистических услуг: благоприятные экономико-географические факторы обуславливают формирование на её территории большого числа международных транспортных коридоров [1].

Развитие российского рынка транспортных услуг отличается стабильной динамикой (рис. 2) [6, 15].

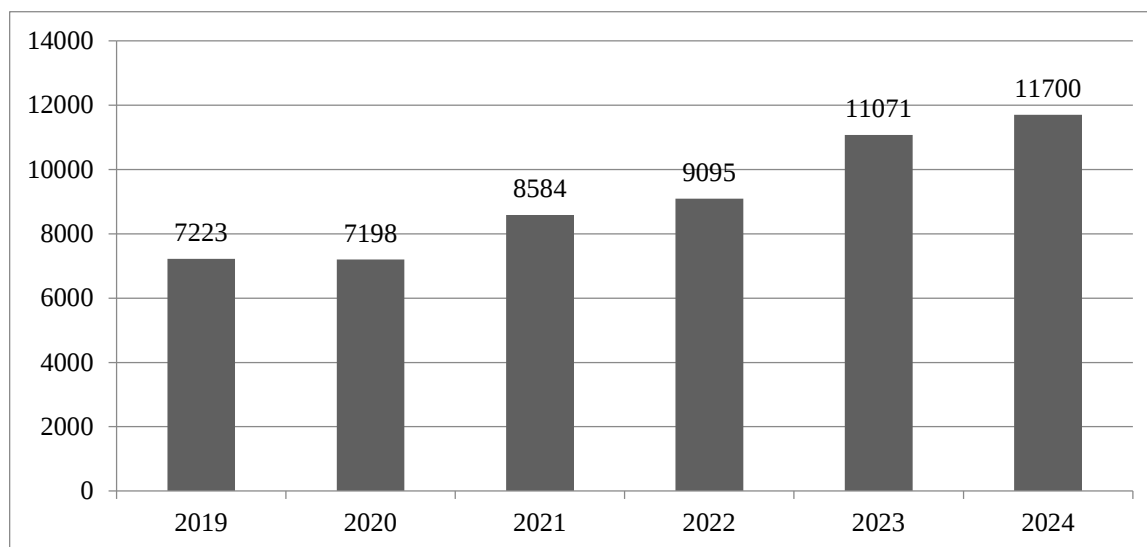


Рисунок 2 – Динамика российского рынка транспортно-логистических услуг в 2019–2024 гг., млрд руб.

Положительная динамика начала 2020-х гг. была неоднозначной: в 2022 году рост составил чуть более 13% в номинальном выражении, но с учетом инфляции фактически произошло сокращение на 8,5%. В 2022 году, в связи с экономическими санкциями, наложенными на Россию, возникла необходимость усложнения цепочек поставок, появились новые маршруты перевозки товаров для снижения санкционных издержек, фокус внешней торговли переместился с западных рынков на восточные. По этой причине резко вырос спрос на транспортно-экспедиторские услуги. По данным экспертов, темп роста сегмента экспедирования в 2022 году составил 3,8 %, а доля в объеме всего рынка транспортно-логистических услуг увеличилась до 6,4 %.

К началу 2023 года рынок принял более стабильное положение с точки зрения спроса и предложения [15]. По итогам 2023 года можно было наблюдать аналогичную картину: более 8% номинального прироста, но фактически показатели пришли к отрицательным значениям. 2024 год отмечен положительными изменениями, что свидетельствует о переходе отрасли к этапу устойчивого восстановления. Основную нагрузку на российском транспортно-логистическом рынке по-прежнему несет железнодорожный транспорт с долей более 80% общего грузооборота. Это объясняется ключевыми преимуществами: возможность перевозки больших объемов на дальние расстояния, низкие тарифы и развитая инфраструктура. К основным видам перевозимых грузов относятся сырье, продукция тяжелой промышленности, а также контейнерные перевозки [16].

Важную роль для эффективной транспортировки грузов между государствами играют международные транспортные коридоры. Системы международных транспортных коридоров формировались параллельно с развитием мирового рынка транспортно-логистических услуг, что характеризуется совершенствованием транспортных путей, модернизацией пунктов пропуска. Такие мероприятия способствуют развитию сотрудничества на межнациональном уровне и являются инициативами различных объединений, таких, как, например, Европейский союз (ЕС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) [8].

До 2022 г. через Россию и страны постсоветского пространства в страны ЕС, Индию, Китай и в обратном направлении транспортировалось до 300 млн т грузов. Однако международные транспортные коридоры с участием России были загружены только на 30-40% от их пропускной способности [8]. В последние годы активно реализовывались различные направления деятельности в сфере транспорта среди участников СНГ. Наибольшее развитие получили:

– Приоритетные направления сотрудничества государств – участников

СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года;

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

- Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ;
- Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств - участников СНГ [7].

На сегодняшний день Россия участвует в нескольких международных транспортных коридорах (МТК), которые проходят по территории страны. Среди них — коридоры «Восток-Запад», «Север-Юг», Северный морской путь (СМП) и панъевропейские коридоры.

МТК «Восток – Запад» создает прямой выход грузам России, стран СНГ и Европы (через погранпереходы Брест, Брузги, Свислочь, станции Калининградской области) в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном (Хасан, Гродеково, Забайкальск, Наушки). Основная грузовая база коридора в транзитном сообщении – трансконтинентальные перевозки между странами АТР и европейскими странами. Основу транзитного потенциала коридора составляет Транссибирская железнодорожная магистраль, электрифицированная на всем протяжении и оборудованная современными средствами автоматики, связи, информационными технологиями. При этом основной артерией для транзита товаров железнодорожным транспортом между Китаем и ЕС является маршрут Казахстан – Россия – Беларусь, на который приходится порядка 90% транзитного контейнеропотока, идущего по железной дороге в сообщении Китай — Европа — Китай [20]. Одним из главных преимуществ этого маршрута является скорость доставки грузов из Европы в Китай. Маршрутный поезд, проезжающий по данному маршруту, доставляет товар за 10-12 дней.

МТК «Север-Юг» – международный транспортный коридор, обеспечивающий экспортно-импортные перевозки России в сообщении с Ираном и далее транзитом с Индией и странами Персидского залива и Южной

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМЭ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

Азии. Маршрут пролегает от морского порта Санкт-Петербурга до одного из самых крупных портов на западном побережье Индии — Мумбаи. Общая протяжённость путей составляет около 7200 км. МТК «Север-Юг» включает несколько маршрутов с использованием железнодорожного транспорта: Восточная ветвь коридора; Западная ветвь коридора; Транскаспийский маршрут. Одним из важных мероприятий в реализации МТК «Север – Юг» стала прокладка железнодорожной линии протяженностью 8,3 км от станции Астара до границы Ирана. Наряду с этим необходимо отметить строительство железнодорожного моста через реку Астара. В 2019 году был открыт значимый объект МТК «Север – Юг» – автомобильный мост через реку Самур на границе между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией. Мост построен при совместном финансировании России и Азербайджана [2]. В транспортном коридоре «Север-Юг» задействованы все виды транспорта. Именно мультимодальность отличает его от прочих мировых транспортных путей [5]. В 2021 году через данный транспортный коридор проходило 13,7 млн тонн груза, в 2022 – 14,5, а к 2030 году планируется значительное увеличение объема перевозок, что приведет к возрастанию грузопотока до 41-45 млн тонн. Кроме того, исследования свидетельствуют о потенциале данного направления для перевозок в объеме от 60 до 100 млн тонн [12]. Благодаря успешному запуску проекта Баку-Тбилиси-Карс, созданного инициативой Азербайджана, удалось существенно уменьшить расходы на транспортировку, что способствует увеличению объема транзитных перевозок и делает их более прибыльными [19].

Россия активно работает над улучшением транспортной инфраструктуры, с целью увеличения международных маршрутов. Одним из наиболее крупных проектов в терминально-логистической сфере российской железной дороги является проект транспортно-логистического центра «Белый Раст» в Московской области. Многофункциональный центр располагается на станции Белый Раст с целью обслуживания перевозки грузов интермодального типа.

Уникальность функционирования центра «Белый Раст» заключается в особенности осуществления регулярных контейнерных перевозок: в срок, по расписанию, с заранее сформированным графиком, с коротким нахождением груза на терминале. Такие характеристики обычно были специфичны для пассажирских перевозок, но теперь по такому же принципу будут обслуживаться грузовые перевозки.

Все эти процессы возможны благодаря использованию современных технологий в проектировании, строительстве и инженерной составляющей [18].

Заключение

Таким образом, можно выделить как положительные, так и отрицательные стороны в развитии транспортно-логистической системы России. К основным проблемам можно отнести:

- недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, что приводит к снижению эффективности перевозочного процесса;
- высокая стоимость топлива, что приводит к удорожанию транспортировки грузов;
- нехватка качественно подготовленных специалистов в области логистики;
- бюрократические сложности при пресечении границ.

Данная ситуация на российском рынке логистических услуг существует продолжительное время и негативно влияет на эффективность транспортных операций. Принятие мер по усовершенствованию инфраструктуры, сокращению затрат на грузоперевозки, улучшению системы специализированной подготовки, снижение бюрократических издержек могут способствовать развитию логистического рынка в России и укреплению ее позиций на мировом рынке.

Обобщая все вышесказанное, следует отметить, что Россия является одним из значимых участников мирового рынка транспортно-логистических услуг. Благодаря своему географическому положению, она занимает важное место как

транзитная страна между Европой и Азией. Наличие инфраструктуры и маршрутов для различных видов транспорта способствует повышению конкурентоспособности России как партнера для организации мультимодальных перевозок.

Однако, несмотря на все свои преимущества, российский транспортный рынок также сталкивается с рядом вызовов, таких как устаревшая инфраструктура и сложности в регулировании отрасли. В целом, Россия продолжает активно развиваться в сфере транспортных услуг и стремится укрепить свое место на мировом рынке. Развитие МТК становится одним из приоритетных направлений развития внешнеторговой инфраструктуры, поскольку способствует увеличению транзитного потенциала страны, стимулированию экономического роста регионов, привлечению инвестиций в транспортную инфраструктуру, созданию новых рабочих мест, развитию международных экономических связей. Положительные результаты достижимы при условии совершенствования государственной политики в области развития транспортной инфраструктуры и повышения эффективности функционирования международных транспортных коридоров.

Библиографический список

1. Бардал А. Логистические центры в регионе: Дальний Восток России / А. Бардал, М. Сигитова // Серия конференций IOP: Материаловедение и инженерия. – 2020. – Т. 918, № 1. – URL: https://www.researchgate.net/publication/346114257_Logistics_centres_in_the_region_the_Russian_Far_East
2. Бром А. Е. Тенденции и проблемы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» / А. Е. Бром, А. М. Моисеенко, А. В. Колов // Московский экономический журнал. – 2020. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-i-problemy-razvitiya-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug>

3. Вардомский Л. Б. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева ; Институт экономики РАН. – Москва : Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.
 4. Вызовы, стоящие перед коридорами: будущие перспективы развития европейских коридоров // Комплексное развитие пространственной и транспортной инфраструктуры. – 2016. – URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-15708-5_6
 5. Грузопоток по международному транспортному коридору «Север-Юг» к 2030 году вырастет в 3 раза [Электронный ресурс]. – URL: <https://ac.gov.ru/news/page/gruzopotok-po-mezhdunarodnomu-transportnomu-koridoru-sever-ug-k-2030-godu-vyrastet-v-3-raza-27450>
 6. Динамика объема российского рынка транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]. – URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/14264/>
 7. Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%D0%94%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4-%D0%92%D0%90%D0%92%D0%A2-%D0%A6%D0%AD%D0%98.pdf>
 8. Каценко В. В. Глобальная транспортно-логистическая система: современные тренды, вызовы развития и совершенствования / В. В. Каценко // Инновации и инвестиции. – 2023. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/globalnaya-transportno-logisticheskaya-sistema-sovremennye-trendy-vyzovy-razvitiya-i-sovershenstvovaniya>
 9. Коппенс Т. Мегакоридоры: достижение баланса между пространством потоков и пространством мест / Т. Коппенс // Журнал транспортной географии. – 2003.
 10. Малышева Д. Б. Россия и транзитные коридоры Евразии / Д. Б. Малышева // Россия и новые государства Евразии. – 2023. – № 2 (59). – С. 91–102. – URL: <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-2-91-102>
- Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

11. Нечаев А. В. Современные транспортные коридоры России: проблемы и перспективы развития / А. В. Нечаев // Экономические и социально-гуманитарные исследования. – 2024. – № 4. – С. 39–48. – DOI: <https://doi.org/10.24151/2409-1073-2024-4-39-48>
12. Проактивная стратегия развития МТК Север-Юг для обеспечения логистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://kurl.ru/NYzTw>
13. Пьянкова С. Г. Управление цифровой транспортной инфраструктурой региона / С. Г. Пьянкова, Е. С. Заколюкина // Управленец. – 2024. – Т. 15, № 1. – С. 70–82. – DOI: 10.29141/2218-5003-2024-15-1-5
14. Рынок логистики – Глобальный отраслевой анализ, размер, доля, рост, тенденции, региональные перспективы и прогноз на 2023-2030 годы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.precedenceresearch.com/logistics-market>
15. Рынок транспортно-логистических услуг 2022 год «завершил в плюсе» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ma-research.ru/stati/item/357-rynok-transportno-logisticheskikh-uslug-2022-god-zavershil-v-plyuse-intervyu-eksperta-ma-research-izdaniyu-logirus.html>
16. Российский рынок транспортно-логистических услуг: восстановление, трансформация и новые точки роста [Электронный ресурс]. – URL: <https://gidmark.ru/news/rossijskij-ryinok-transportno-logisticheskikh-uslug-vosstanovlenie,-transformacziya-i-novyie-tochki-rosta>
17. Сафиуллин М. Р. Направления импортозамещения региона в условиях санкционного давления: пример Республики Татарстан / М. Р. Сафиуллин, А. А. Гатауллина, Л. А. Ельшин // Управленец. – 2023. – Т. 14, № 5. – С. 59–82. – DOI: 10.29141/2218-5003-2023-14-5-5
18. Транспортно-логистический центр «Белый Раст» [Электронный ресурс]. – URL: <http://armo-group.ru/projects/transportno-logisticheskij-czentr-belyj-rast/>

19. Транспортный Коридор Восток-запад [Электронный ресурс]. – URL: <https://adyexpress.az/transportnye-koridory/transportnyi-koridor-vostok-zapad>
20. Транспортные коридоры [Электронный ресурс]. – URL: <https://ssccglobal.com/page/mezhdunarodnyj-transportnyj-koridor-mtk-vostok-zapad>
21. World Trade Statistical Review 2022. – Geneva : WTO, 2022. – 134 p. – URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtsr_2022_e.htm
22. Шарова И. В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств / И. В. Шарова, Д. В. Голова // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 1153–1164. – DOI: 10.18334/epp.13.4.117486
23. Щепетов П. А. К вопросу о дефиниции концепта «международный транспортный коридор» / П. А. Щепетов // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 701–720. – DOI: 10.18334/eo.14.4.122379
24. Зонневельд У. Что такое коридоры и в чем заключаются проблемы? Введение в специальный выпуск: Управление коридорами / У. Зонневельд // Журнал транспортной географии. – 2003.

Оригинальность 84%