

УДК 339.56:656

**ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ И ПРОБЛЕМЫ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ
МЕЖДУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ
И ПАРТНЕРАМИ**

Ворона А.А., Петров Н.Б.

*Высшая школа технологии и энергетики
Санкт-Петербургского государственного университета
промышленных технологий и дизайна
ООО «Модерн Форвардинг»***DEVELOPMENT TRENDS AND PROBLEMS OF LOGISTICS PROCESSES
BETWEEN THE RUSSIAN FEDERATION AND PARTNERS**

Vorona A.A., Petrov N.B.

*Higher School of Technology and Energy
St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design
Modern Forwarding LLC***Аннотация**

В современных условиях возрастает необходимость развития внешнеторговых отношений между странами. Данная статья отражает ключевые аспекты динамики логистических операций между Российской Федерацией и её международными союзниками вследствие установления санкционных мер в 2022 году. Проводится анализ тенденций и корректировок маршрутов, на фоне ограничительных экономических мер. Освещены альтернативы и методы работы, которые призваны обеспечить устойчивость коммерческих связей и продолжение внешнеэкономической деятельности между странами. Анализируются текущие динамики и прогнозируемые изменения, затрагиваются аспекты интеграционных процессов в экономическом и транспортном пространствах.

Ключевые слова: логистические процессы, корректировка, санкции, партнеры, внешнеэкономическая деятельность, стратегии.

Abstract

In modern conditions, there is an increasing need to develop foreign trade relations between countries. This article reflects key aspects of the dynamics of logistics operations between the Russian Federation and its international allies due to the imposition of sanctions in 2022. An analysis of trends and route adjustments is carried out against the backdrop of restrictive economic measures. Alternatives and methods of work are highlighted that are designed to ensure the sustainability of commercial ties and the continuation of foreign economic activity between countries. Current dynamics and projected changes are analyzed, aspects of integration processes in economic and transport spaces are touched upon.

Keywords: logistics processes, adjustment, sanctions, partners, foreign economic activity, strategies.

Ссылка для цитирования: Ворона А.А., Петров Н.Б. Тенденции развития и проблемы логистических процессов между Российской Федерацией и партнерами // Бюллетень инновационных технологий. – 2025. – Т. 9. – № 1 (33). – С. 24-29. – EDN FRKTJZ.

В современных условиях актуальной становится проблема оптимизации логистических процессов. Совершенствование логистического процесса может принести компании массу преимуществ, начиная от уменьшения времени на выполнение операций и заканчивая увеличением эффективности работы компании [1]. В основе логистических процессов управления лежит

обработка информации, циркулирующей в логистических системах [2].

За последние 20 лет мировая контейнеризация стала основным и все более важным элементом мировой торговли и всей глобальной структуры и схемы промышленных перевозок [3]. Февраль 2022 года ознаменовал собой крупный разлом в устройстве российской морской транспортной сферы. Произошло это по причине оттока

лидирующих компаний глобального судостроения – Maersk, CMA-CGM, MSC, и OOCL. Серьезные колебания захлестнули сектор, что потребовало от него незамедлительной адаптации к обострившейся обстановке.

Санкции и геополитический разлад стали инициаторами данного оттока, что вынудило переосмыслить жизнеспособность и стратегию логистических маршрутов, навлекая коренные изменения в российскую систему морских грузоперевозок.

Перед прецедентными санкционными событиями российская система морских перевозок находилась в тесной взаимосвязи с ведущими глобальными операторами. Вышеперечисленные корпорации доминировали в секторе международных контейнерных перевозок и гарантировали стабильные, эффективные транспортировки, соединяющие Россию с другими партнерами. Однако их деструктивный отзыв с российского рынка прогнозировался как вызывающий заметное сужение транспортных возможностей – особенно в сегменте контейнерных грузоперевозок. Это внезапное сокращение имеющихся мощностей от иностранных операторов выявило серьезные риски для российских корпораций, занимающихся экспортными и импортными операциями.

В свете данных событий, активизация деятельности логистических корпораций в России сосредоточилась на усовершенствовании логистических путей. Они исследовали перспективы, предоставляемые Северным морским путем, и наращивали объемы партнерства с азиатскими и африканскими государствами с целью оптимизации транзитных линий. Также исследования проводились и учеными теоретиками и практиками, а именно: Мехедов И.И. в своем исследовании [4] выдвинул гипотезу об эффективности МТК «Север-Юг», Трубицина Д.И. и Ворона А.А. в своем исследовании определяют, что Северный морской путь является одним из самых перспективных логистических путей, которые существуют на данный момент [5]. Из-за выхода «иностранных игроков» с рынка и роста спроса, некогда обслуживаемом этими гигантами, потребность в инвестициях, в обновление инфраструктуры на перекройку логистики резко возросла. Ключевую роль в корректировке маршрутов сыграла их реорганизация, что является основным аспектом модификации в стратегиях грузопотоков.

Важным аспектом является то, что Россия не только не потеряла своих ключевых партнеров, но и смогла приспособиться к глобальным вызовам. Согласно аналитическим прогнозам, экономическая связь между Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией набирает обороты, демонстрируя заметный рост порядка 20%. По данным за 2022 год объем торговых операций между данными государствами достиг цифры в 4,9 миллиарда американских долларов [6]. Специализированные прогнозы свидетельствуют о потенциальном усилении взаимной торговой активности, вызванное специфическими ограничениями на параллельный импорт, вводимыми как Турцией, так и Казахстаном. В результате ожидается значительный всплеск в обороте товаров, оцениваемый экспертами на сумму около 40 миллиардов долларов в предстоящей перспективе [7]. Данный взлет объемов торговли, несомненно, приведет к необходимости усиления и оптимизации логистических операций.

Иранские транспортные коридоры играют большую роль в экспортных перевозках грузов в Российскую Федерацию, что отмечается ростом на 35% в первом квартале 2024 года по сравнению с 2023 годом. Неоднократно отмечалась важность расширения сотрудничества между странами, особенно в рамках МТК «Север – Юг» [8]. Уникальное перекрёстное расположение Ирана между Персидским заливом, Индией и рынками Ближнего Востока обуславливает его ключевую роль транзитного хаба, который позволяет эффективно реализовывать ввоз грузов. Такое стратегическое преимущество географии страны способствует значительному усилению его позиций как важного участника международной торговли.

Концепцию экономического взаимодействия Иран представляет в роли перспективного рынка для развертывания деятельности российских производителей товаров.

Транспортировка грузов через иранские маршруты может выполняться как при помощи водного пространства, так и с применением наземных коммуникаций.

Проложенные логистические маршруты для грузоперевозок предпочтительно ведут через портовые узлы Амирабада и Энзели в Каспийском мореплавательном бассейне до порта Бендер-Аббаса, расположенного у вод Персидского залива и в конечной точке до порта Новороссийска. Доведение товаров до предназначенного пункта требует

взаимодействия как с железнодорожной сетью, так и с автомагистралями. Простирающаяся по Ирану рельсовая сетка сцеплена с транзитными соединениями, имеющими пересечение с Туркменией, Азербайджаном, Турцией, Афганистаном и Пакистаном, что является основанием для множественности маршрутных операций.

Судоходная деятельность морских судов России не претерпела изменений в связи с недавними действиями хуситов, в отличие от многочисленных зарубежных корпораций, которые ищут обходные пути. Беспрецедентное соглашение с Ираном обеспечило неприкосновенность российским судам, проходящим через Суэцкий канал, несмотря на угрозу от агрессии хуситов, нацеленной на атаку кораблей в акватории Красного моря. Предоставленные условия со стороны Ирана дают гарантии сохранности грузов, что подразумевает собой безопасный транзит для российской стороны.

Данная ситуация способствует созданию конкурентного преимущества для России, поскольку основная часть мировых судоходных компаний была вынуждена искать альтернативные пути. Проявляется это в том, что многие европейские фрахтовщики теперь сталкиваются с необходимостью осуществления более затратных и продолжительных плаваний, что включает собой маршрут в обход Африки. Это происходит в силу проявления активности боевых беспилотных летательных аппаратов (БЛА), первый инцидент с которыми запечатлен 18 декабря 2023 года и заключался в нападении на норвежский танкер.

Дополнительно, в контексте текущих напряженных международных отношений расцветает опасность со стороны хуситов, обусловленная палестино-израильским конфликтом. Осознавая риск для инфраструктуры, связанной с Израилем, хуситы заявили о своем решении уничтожить суда, ассоциируемые или взаимодействующие с Израилем. При таких обстоятельствах Россия, благодаря достигнутому соглашению с Ираном, чувствует себя относительно спокойно и безопасно, посылая свои корабли через Суэцкий канал без опасений за их целостность.

Отражением данного положения дел является факт сохранения относительно невысокой стоимости российской нефти, в то время как прочие зарубежные компании тратят больше средств из-за более долгого

маршрута. Данный факт подчеркивает, что текущая динамика доставки грузов для России не только не увеличивает издержки, но и потенциально позволяет уменьшить их, прилагая конкурентное экономическое давление в области международной торговли.

В ответ на санкции, оказавшие внешнее давление, экспедиторы компании Modern Forwarding со своим инновационным подходом разработали логистический продукт, который устраняет необходимость в перетарке на пути – единый контейнерный сервис [9]. В этом контексте Иран наряду с бассейном Каспийского моря, нарастили своё стратегическое значение, воплотившись в главные транзитные узлы, что стало следствием усиления торговых связей между Тегераном и Москвой. Май 2022 года ознаменовал важную веху, когда удалось интегрировать логистические цепочки, тем самым связав порты Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и Индии с российской столицей, обеспечивая потенциал для торгового развития.

Внутри первичной группы контейнерных отсеков 4 июля 2022 года, достигшей Астраханского порта, надёжно располагался транспортируемый товар из Ирана, доставленный без единого сбоя и в полной сохранности.

Сотрудничество в области логистики между Российской Федерацией и Ираном демонстрирует восходящий тренд, однако при этом встречаются препятствия, отягощающие эффективную реализацию судового контейнерного оборудования.

Вследствие существенных изменений в глобальной логистике, контейнерный флот, задействованный морскими операторами в целесообразности обслуживания на маршрутах, ориентированных на Россию, претерпел некоторую потерю функциональности. Теперь для транспортировки товаров необходимо опираться на контейнерные единицы, находящиеся в собственности компаний, чья сфера деятельности не ограничивается территорией Российской Федерации, но и простирается по широкой географии, в том числе странам Ближнего Востока и Северной Африки (MENA).

Другой причиной является то, что иранские логистические специалисты сталкиваются с отсутствием детально выверенных и модернизированных процедур в сфере транспортировки грузов, увеличивая тем самым риски, связанные с перевозками.

В условиях исключения внешних корпоративных игроков в Суэцком канале, российская логистическая управленческая система демонстрирует способность сохранять устойчивость, осуществляя гибкую адаптацию и принимая верные решения. Проявляемый профессионализм на протяжении всех фаз контроля снабжения заслуживает высоких отзывов.

В контексте логистических процессов не менее важным для России является дальневосточное направление. С недавнего времени на данном маршруте начал наблюдаться дефицит транспортных средств для перевозки грузов с территории Дальнего Востока, что вызвало на 20% увеличение стоимости доставки, по данным отраслевых логистических операторов. Указанный рост цен обусловлен в том числе тройным увеличением транзита продукции из Китая через российскую железнодорожную сеть в направлении Европы, причём осуществляемого в отечественных вагонах. Такой спрос оказал заметное воздействие на время железнодорожной доставки внутри самой Российской Федерации.

Согласно статистике, в сентябре 2024 года продолжительность доставки удвоилась и составила в среднем до 30 дней, прямо влияя на ритм поставок потребительских товаров. В ответ на сложившуюся ситуацию ОАО «РЖД» предоставили информацию о том, что активно решают вопрос нехватки вагонов, прибегая к использованию освободившихся полувагонов после транспортировки угольной продукции [10]. Но данная мера не в полной мере помогает справиться с проблемой.

Значительная нехватка провозных мощностей на Восточном полигоне приводит к дефициту тяги и подвижного состава, особенно заметно это в экспортных операциях. Проблема усугубляется тем, что платформы не успевают вернуться в морские порты или на пограничные переходы в установленные сроки, в результате чего происходит большое скопление контейнеров в ожидании их загрузки.

Актуализация спроса на железнодорожные грузоперевозки из Китая к европейским импортерам спровоцировала нарушение в торговом балансе экспорта и импорта. Указанное несоответствие, как утверждают эксперты рынка, является следствием затруднений, возникших в контексте морской логистики через Красное море и преждевременного приближения пиковой активности. Эти факторы существенно повлияли на интерес

к путям соединения между Китаем и Европейским союзом.

Рост спроса на железнодорожный подвижной состав в пределах Российской Федерации отчетливо заметен, особенно учитывая текущий дисбаланс в области грузоперевозок. Интересно отметить, что транзитные маршруты через Казахстан демонстрируют особенно ошутимое увеличение объемов перевозок, настолько заметное, что эксперты описывают его как взрывной. Также необходимо постоянно повышать конкурентоспособность своей транзитной инфраструктуры [11]. Геополитическое положение и роль Казахстана в регионе имеют глобальное значение и влияют на экономическое и геополитическое развитие региона [12].

Примечательно, что в то время, как в Восточном полигоне прирост объемов перевозок считается малозначительным, на более обширном диапазоне маршрутов, проходящих через Казахстанский коридор и территорию РФ, ощущается многократное возрастание. Конкретно, за первые восемь месяцев 2024 года, по сравнению с 2023 годом, этот показатель увеличился более чем в два раза, что эксперты компаний подтвердили статистикой, указывая на двукратный рост объемов железнодорожного транспортирования в направлении Евросоюза.

В соответствии с анализом экспертов ЦЦИ, прогнозируется, что ключевые факторы, определяющие развитие текущей обстановки, включают темпы перехода грузоперевозок с железнодорожного транспорта на морской флот, а также изменения в величине платы за морскую перевозку контейнеров [10]. Нынешние условия на рынке предвещают потенциальное понижение уровня ставок на фрахт.

Нехватку вагонов и фитинговых платформ, а также прочих других логистических проблем можно решить различными способами.

Экспедиторские организации, специализирующиеся на международных перевозках ВЭД, предлагают комплексные решения для облегчения логистических задач в международных перевозках. Их услуги включают полное сопровождение товарных потоков, охватывающее различные маршруты и транспортные средства, благодаря чему достигается снижение издержек и повышение эффективности в цепочке поставок.

Специалисты ВЭД реализуют комплексное управление транспортировочными опе-

рациями, охватывающими наряду с логистическими аспектами также учётные и таможенные вопросы. В контексте своих разработанных методик экспедиторы обеспечивают эффективное руководство огромным спектром задач, от организации необходимой документации до непосредственной доставки грузов до итоговой точки выгрузки. Разнообразие обслуживающих мероприятий, ориентированных на удовлетворение индивидуализированных требований заказчиков, является основополагающим элементом, определяющим их уникальность на рынке компаний ВЭД.

К примеру, экспертные компетенции компании Modern Forwarding, которая предоставляет услуги по ВЭД, охватывают эффективную транспортировку грузов, включая те, что требуют особых условий перевозки, такие как ветеринарные и фитосанитарные грузы, а также материалы, классифицируемые как опасные и требующие контролируемого температурного режима. Данная корпорация, благодаря использованию обширной сети партнёров и собственного автотранспорта, способна гарантировать обширную палитру качественных и безопасных логистических решений, удовлетворяющих как FTL, так и LTL потребности в грузоперевозках.

Важным аспектом является то, что транспортная компания Modern Forwarding предлагает услуги скоростной доставки грузов из Китая на территорию Российской Федерации и Европу. Оптимизация транспортных маршрутов компании позволяет сокращать затраты на логистику. Используя интегрированный железнодорожный сервис, можно рассчитывать на доставку в течение двух недель [9].

Более того, эффективный расчет оптимальных путей перевозки через различные

морские порты, включая важные логистические узлы, такие как Санкт-Петербург, Новороссийск, Дальний Восток и прибалтийские порты, гарантирует выгодные и оперативные решения. Используя такие сервисы, Modern Forwarding обеспечивает комбинированные и эффективные варианты доставки, адаптируя их под индивидуальные потребности заказчиков и стремится к минимизации их затрат.

В период 2022–2023 годов, заметно возрос интерес к вспомогательным транзитным путям, ответвляющимся от традиционных направлений. Такой сдвиг был стимулирован отсутствием регулярных морских рейсов, соединяющих Индию с портовыми городами Санкт-Петербург и Новороссийск. Во времена таких обстоятельств экспедитор ВЭД начал активнее применять маршруты через Иран, результатом чего стала оптимизация временных рамок доставки и существенное понижение расходов, связаных с логистикой.

Неоспоримо, что для поддержания конкурентоспособности на современном рынке, специалисты в области логистики обязаны проявлять готовность к маневренности и способность быстро перестроиться в соответствии с эволюцией требований и обстоятельств.

Решение логистических задач требует не просто оптимизации наработанных методов грузоперевозок, но и энтузиазма в применении инновационных стратегий и технических новшеств, способствующих повышению продуктивности в данной сфере. Существенно, что обмен знаниями и готовность к взаимодействию между компаниями могут стать фундаментом для формирования устойчивой и результативной системы транспортировки товаров.

Список литературы

1. Пряхин Г.Н., Земцова Е.М. Управление логистическими процессами на основе совершенствования технологии бизнес-процессов // Научный ежегодник Центра анализа и прогнозирования. – 2020. – № 1(4). – С. 148-152. – EDN NBVJEL.

2. Фаттахова Д. Р. Анализ и моделирование бизнес-процесса «Логистические процессы» предприятия ООО «УК Логистика» // Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей LIV Международной научно-практической конференции, Пенза, 15 марта 2022

года. – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2022. – С. 65-69. – EDN COINTC.

3. Афонин Д.Н. Интернет вещей при таможенном контроле за контейнерными перевозками // Бюллетень инновационных технологий. – 2024. – Т. 8, № 1(29). – С. 5-9. – EDN BFKMVR.

4. Мехедов М.И. Современные вызовы и барьеры для контейнеризации грузовых перевозок // II Международная конференция "Наука 1520 ВНИИЖТ": Загляни за горизонт" : Сборник материалов конференции, Москва, 24–25 августа 2023 года. – Москва: АО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта", 2023. – С. 177-182. – EDN JPQJDV.

5. Трубицина Д.И., Ворона А.А. Северный морской путь. Проблемы и перспективы развития // Северный морской путь: вчера, сегодня, завтра : Материалы III Международной научно-практической студенческой конференции, Новосибирск, 30 ноября 2023 года. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2024. – С. 73-79. – EDN ECJMDY.

6. Транзитные перевозки из Ирана в Россию пойдут быстрее. [Электронный ресурс] // URL: www.alta.ru/logistics_news/92644/

7. Поставки из дружественного Ирана – плюсы, минусы, подводные камни [Электронный ресурс] // URL: companies.rbc.ru/news/r0RnKG9OUZ/postavki-iz-druzhestvennogo-irana---plyusyi-minusyi-podvodnyie-kamni/

8. Хафизова Э.И. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в Российско-иранских отношениях // Universum: общественные науки. – 2024. – № 8(111). – С. 4-6. – EDN JEOWZR.

9. Modern Forwarding – полный спектр логистических услуг [Электронный ресурс] // URL: fob-china-moscow.ru/about.html#multimoda

10. Туда – не обратно: в РФ возникла нехватка вагонов для доставки грузов с Дальнего Востока [Электронный ресурс] // URL: iz.ru/1757533/vladimir-gavrilov/tuda-ne-obratno-vrf-voznikla-nekhvatka-vagonov-dlia-dostavki-gruzov-s-dalnego-vostoka

11. Зуенко И.Ю. Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток - Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтальных исследований. – 2024. – Т. 9, № 4(36). – С. 169-185. – EDN KFEJWB.

12. Кыдырбек Ф.А., Усерова К.К., Кукеева Ф.Т., Исова Л.Т. Участие стран Центральной Азии в китайской инициативе «Пояс и путь»: ведущая роль РК // Вестник Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева. Серия: Политические науки. Регионоведение. Востоковедение. Тюркология. – 2024. – № 1(146). – С. 141-163. – EDN FKHLRA.

Поступила в редакцию 20.01.2025

Сведения об авторах:

Ворона Анастасия Александровна – доцент Высшей школы технологии и энергетики Санкт-Петербургского государственного университета промышленных технологий и дизайна, кандидат экономических наук, доцент, e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Петров Никита Борисович – менеджер отдела продаж ООО «Модерн Форвардинг», e-mail: n8108827@gmail.com



Электронный научно-практический журнал "**Бюллетень инновационных технологий**" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru