

I. Ledneva
L. Patsay
A. Karmyzov
BSEU (Minsk)

TRANSFORMATION OF LOGISTICS SUPPLY CHAINS IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS

In connection with the changing geopolitical and economic situation in the Eurasian region, promising directions for the development of transport corridors in the current economic conditions, in particular the Trans-Caspian Corridor, have been identified. The authors provide certain statistical material on some parameters of transport and logistics activities, and also focus on the prospects for the development of the international transport corridor "North-South".

Keywords: logistics; transport corridor; cargo turnover; transit; infrastructure; throughput; route; logistics operator; container transportation.

И. А. Леднёва
кандидат экономических наук, доцент
Л. С. Пацай
кандидат экономических наук, доцент
А. В. Кармызов
БГЭУ (Минск)

ТРАНСФОРМАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК В СОВРЕМЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

В статье рассмотрены тенденции развития логистических цепей поставок в связи с изменяющейся геополитической и экономической ситуацией в Евроазиатском регионе, определены перспективные направления развития транспортных коридоров в сложившихся условиях хозяйствования, в частности Транскаспийского коридора. Авторы приводят определенный статистический материал по отдельным параметрам транспортно-логистической деятельности, а также акцентируют внимание на перспективах развития международного транспортного коридора «Север – Юг».

Ключевые слова: логистика; транспортный коридор; грузооборот; транзит; инфраструктура; пропускная способность; маршрут; логистический оператор; контейнерные перевозки.

Геополитический кризис и санкции спровоцировали изменение всех без исключения логистических процессов, и рынок за короткие сроки должен адаптироваться к новым условиям, определить новые направления доставки товаров, наладить цепочки поставок и сформировать новую инфраструктуру. В настоящее время активный рост европейских товаропотоков приходится на такой коридор, как Европа – Турция – Азербайджан – Дагестан. Часть грузов, которые ранее поступали в Российскую Федерацию через Прибалтику или Польшу, сейчас идет по этому направлению. По данным биржи грузоперевозок ATI.SU, например, рост количества размещений заявок на автомобильные перевозки из Азербайджана в Россию составил

335 % (данные за март по отношению к февралю 2022 г.). Транзит через другие республики бывшего СССР также показывает положительную динамику: число заявок на перевозку грузов из Грузии в Россию выросло на 130 %, из Казахстана – на 76 %.

Эксперты прогнозируют, что в ближайшее время будут активно расти как прямые поставки из Китая в Россию, так и транзит товаров через страны Центральной Азии. По итогам I квартала 2022 г. товарооборот России и КНР достиг 38,17 млрд долл. США. Данные главного таможенного управления КНР свидетельствуют о том, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года этот показатель вырос на 28,7 %. И в связи с тем, что часть выпавших европейских товарных групп будет заменять именно Китай, рост товарооборота здесь будет существенным.

Дополнительным фактором выбора новых коридоров будет и наличие в странах промежуточного звена поставки – логистических хабов. Старые направления были привлекательны потому, что обладали полной инфраструктурой, необходимой для осуществления полноценного грузооборота. В новых коридорах такой инфраструктуры нет, ее предстоит строить под нужды грузовладельцев. Для подобных целей, например, в Азербайджане потенциально могут быть использованы территории бывших заводов. Новые складские мощности в южном климате могут быть возведены достаточно быстро – буквально за несколько месяцев [1].

Одной из главных тенденций в логистической сфере на данном этапе является увеличение стоимости транзита по восточному направлению, что обусловлено рядом причин:

- увеличение расстояния. Если раньше средний путь грузов, например, из Польши или Германии в Российскую Федерацию составлял 2000–3000 км, то по новым коридорам это будет 5000–6000 км;
- рост грузопотоков по новым коридорам. В среднесрочной перспективе это спровоцирует повышенный спрос на услуги грузоперевозчиков, который будет дополнительно подогреваться дефицитом контейнеров;
- оплата перевозки в два конца. Организовать замкнутые кругорейсовые поставки с Китаем, как это было с Европой, просто не получится: Российская Федерация не поставит в Китай такой объем товаров. Изначально этот фактор не так заметен, потому что у грузовладельцев еще есть товарные остатки.

Ситуация на морском транспорте, который в течение нескольких месяцев испытывает проблемы задержек и перегруженности, а также высокие ставки фрахта способствуют организации альтернативных интермодальных услуг.

Однако стремительное развитие интермодальных перевозок по Транскаспийскому маршруту в настоящее время сталкивается с двумя препятствиями:

- низкой фидерной пропускной способностью в Каспийском море;
- длительным транзитным временем, не очень конкурентоспособным по сравнению с традиционными морскими маршрутами. Одной из причин этого является плохое состояние железнодорожной инфраструктуры на этом маршруте.

Турция проявляет желание стать логистическим центром Евразии и основной транзитной страной в торговле между Европой, Китаем и Дальним Востоком. С этой целью планируются большие инвестиции в железнодорожную сеть и логистические терминалы. Турция уже несколько лет строит новые линии, которые используются как высокоскоростными пассажирскими поездами, так и интермодальными перевозчиками. В последние годы протяженность турецкой железнодорожной сети была увеличена с 10 959 км до 13 022 км, и прогнозируется, что к 2053 г. она будет расширена до 28 590 км.

31 марта 2022 г. четыре страны: Грузия, Азербайджан, Турция и Казахстан – подписали четырехстороннее заявление о развитии Транскаспийского международного транспортного коридора, направленное на укрепление сотрудничества и увеличение транзитного потенциала стран вдоль коридора. Приведенные страны создадут совместное предприятие (далее – СП) для наращивания потенциала Южного коридора Китай – Европа. Это так называемый Транскаспийский коридор, который в свете изменения геополитической ситуации становится наиболее востребованным. Новое предприятие полностью заработает в начале 2023 г. СП нацелено на упрощение перевозок и позволит решать вопросы сквозного тарифообразования и декларирования грузов.

Маршрут протяженностью 11 тыс. км призван поставлять товары с китайско-казахстанской границы до Европы через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию (рис. 1). Этот маршрут требует и значительного развития инфраструктуры, прежде всего терминальной, на территории Казахстана, Грузии и Азербайджана. Транскаспийский маршрут является альтернативой Малашевичам. На пограничном переходе в Малашевичах, самом важном для Нового шелкового пути, в I половине 2022 г. наблюдалось значительное снижение интенсивности движения. Всего в Малашевичах было обработано 2876 поездов, а в первой половине 2021 г. – 3512 поездов. По данным Польского управления железнодорожного транспорта (UTK), это соответствует падению объемов на 19,2 %⁵³.

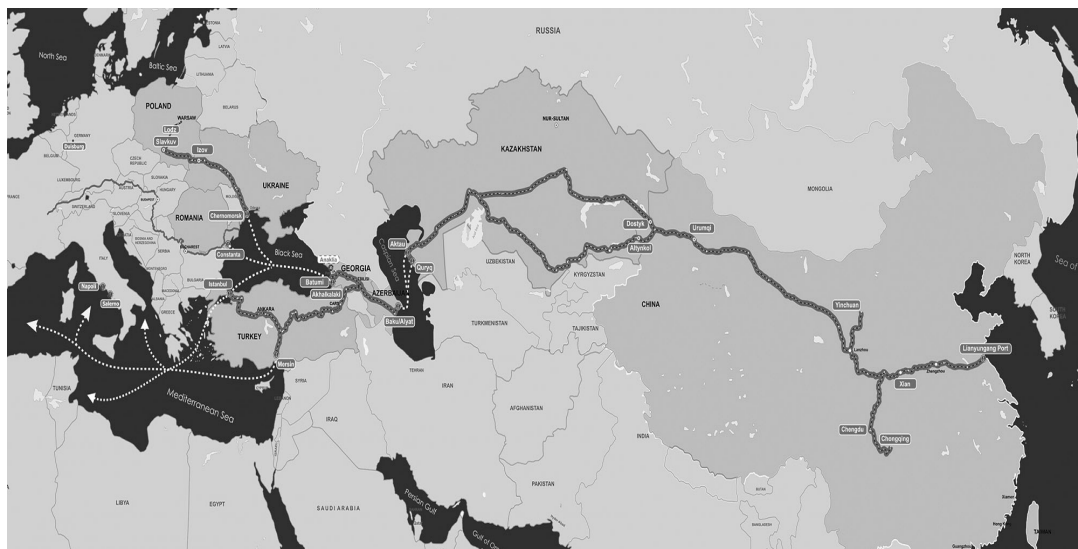


Рис. 1. Транскаспийский международный транспортный маршрут протекает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы⁵⁴

⁵³Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) протекает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы // Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.middlecorridor.com/ru/marshrut>. – Дата доступа: 05.11.2022.

⁵⁴Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) протекает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы // Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.middlecorridor.com/ru/marshrut>. – Дата доступа: 05.11.2022.

Минимальная пропускная способность в самых узких местах коридора составляет 4,5–5 млн тонн в год. Максимальная пропускная способность может достигать 27 млн тонн в год.

Объем контейнерных перевозок по маршруту также стабильно растет. Так, в январе – марте 2022 г. по маршруту перевезено 266,3 тыс. тонн, что на 123 % больше аналогичного периода 2021 г. Контейнерные перевозки за указанный период составили 5847 ДФЭ (двадцати-футовый эквивалент – TEU), что на 19 % больше, чем в январе – марте прошлого года (рис. 2).

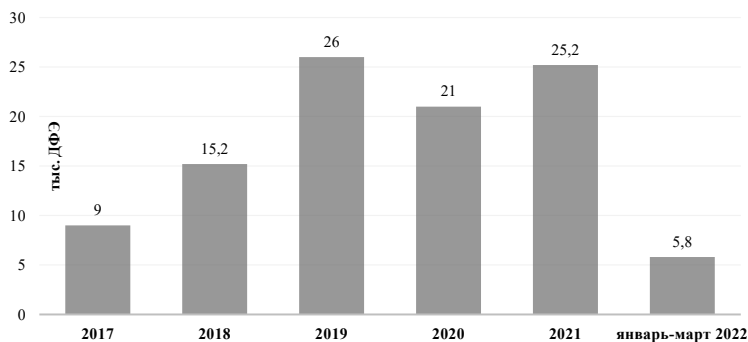


Рис. 2. Объем контейнерных перевозок по ТМТМ, тыс. двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ)⁵⁵

Одним из приоритетов Транскаспийского маршрута является повышение конкурентных преимуществ железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК) на евроазиатском транспорте и ускорение выполнения работ по увеличению пропускной способности этой линии.

С целью координирования взаимодействия всех участников процесса перевозок грузов по маршруту из Азии в Европу и в обратном направлении, обеспечения необходимой информационной поддержки создана международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (далее – ТМТМ) – организация, объединяющая и представляющая на сегодняшний день интересы ряда стран и компаний, расположенных на ТМТМ, возрождая тем самым маршрут исторического Великого шелкового пути.

Международная ассоциация «ТМТМ» способствует упрощению административных процедур, созданию конкурентной среды и обеспечению максимальной эффективности для компаний из разных стран, в том числе географически не расположенных непосредственно на маршруте.

За 9 месяцев 2022 г. наблюдается рост в 2,7 раза объемов перевозок по маршруту ТМТМ по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. При этом в фидерном сообщении по участку Актау – Баку – Актау перевезено более 23 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте. В 2022 г. прогнозируется рост перевалки грузов по ТМТМ в шесть раз, на уровне 3,2 млн тонн, что связано с резко возросшим спросом на маршрут на фоне событий, происходящих в мире. План контейнерных перевозок также ориентирован на повышение до уровня 50 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (TEU).

В современных условиях грузовладельцы и экспедиторы фокусируются и на международном транспортном коридоре (МТК) «Север – Юг» (рис. 3), который объединяет ряд

⁵⁵Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы // Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.middlecorridor.com/ru/marshrut>. – Дата доступа: 05.11.2022.

Глобализация мировых рынков, формирование глобальных цепочек поставок, изменение геополитической ситуации, экономические санкции стимулируют активное развитие транспортно-логистической деятельности. Для эффективного функционирования транспортных коридоров, которые в настоящее время становятся все более популярными, необходимо значительное развитие транспортной инфраструктуры [3]. Так, по оценкам экспертов, развитию коридора «Север – Юг» препятствуют около 40 барьеров в области инфраструктуры⁵⁶.

Таким образом, в 2022 г. происходят существенные изменения в логистике и построении цепочек доставки товаров, идет перераспределение грузопотоков, активизируется транзит грузов по турецкому направлению, происходит оживление ранее малоиспользуемых транспортных коридоров. Логистика проходит в настоящее время «тест на находчивость», и переформирование рынков и потоков находится еще на начальной стадии, поэтому следует ожидать появления новых схем, развития конкуренции среди частных перевозчиков, усиления торговых партнерств на ранее непопулярных участках.

Источники

1. Раскин, Г. Новая логистическая реальность [Электронный ресурс] / Г. Раскин // Ведомости. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/12/921683-logisticheskaya-realnost>. – Дата доступа: 12.01.2023.

Raskin, G. New logistic reality [Electronic resource] / G. Raskin // Vedomosti. – Mode of access: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2022/05/12/921683-logisticheskaya-realnost>. – Date of access: 12.01.2023.

2. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2 [Электронный ресурс] / Е. Винокуров [и др.] // Евразийский банк развития. – Алматы, Москва : ЕАБР. – 86 с. – Режим доступа: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf. – Дата доступа: 09.11.2022.

International transport corridor “North – South”: investment solutions and soft infrastructure. Reports and working papers 22/2 [Electronic resource] / E. Vinokurov [et al.] // Eurasian Development Bank. – Almaty, Moscow : EDB. – 86 p. – Mode of access: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf. – Date of access: 09.11.2022.

3. Леднёва, И. А. Значение развития международной транспортной инфраструктуры Евразийского экономического союза в целях обеспечения реализации транзитного потенциала / И. А. Леднёва, И. М. Микулич, Л. С. Пацай // Научные труды Белорусского государственного экономического университета / Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный экономический университет ; редкол.: А. В. Егоров (главный редактор) [и др.]. – Минск : БГЭУ, 2022. – Вып. 15. – С. 241–245.

Ledneva, I. A. The importance of the development of the international transport infrastructure of the Eurasian Economic Union in order to ensure the realization of transit potential / I. A. Ledneva, I. M. Mikulich, L. S. Patsai // Scientific Works of the Belarus State Economic University / Ministry of Education of the Republic of Belarus, Belarusian State University of Economics; ed.: A. V. Egorov (editor-in-chief) [et al.]. – Minsk : BSEU, 2022. – Iss. 15 – P. 241–245.

4. Леднёва, И. А. Методические особенности оценки динамики транзитного потенциала / И. А. Леднёва, А. В. Кармызов // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация,

⁵⁶Белорусские грузы поехали по недостроенному коридору «Север – Юг». Каковы перспективы? // Сервисы ilex [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ilex.by/belorusskie-gruzy-poezhal-po-nedostroennomu-koridoru-sever-yug-kakovy-perspektivy>. – Дата доступа: 09.11.2022.

инновационность, устойчивость : материалы XV Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19–20 мая 2022 г. / Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный экономический университет. – С. 270–271.

Ledneva, I. A. Methodological features of assessing the dynamics of transit potential / I. A. Ledneva, A. V. Karmyzov // Economic growth of the Republic of Belarus: Globalization, innovation, sustainability : Proceedings of the XV Intern. scientific and practical conf., Minsk, May 19–20, 2022 / Ministry of Education of the Republic of Belarus, Belarusian State University of Economics. – P. 270–271.

Статья поступила в редакцию 30.11.2022 г.

УДК 338.245 : 339

A. Leonovich
BSEU (Minsk)

INTERNATIONAL MILITARY-ECONOMIC RELATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS: CURRENT STATE AND MAIN DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

This article examines international military-economic relations, their essence and significance. The directions in which the military-technical cooperation of the Republic of Belarus is developing are highlighted: export and cooperation of manufacturers of weapons and military equipment. The geographical and commodity structure of the export of IWT is shown. The analysis of international cooperation of manufacturers of weapons and military equipment is carried out and the directions are highlighted: the Russian Federation, the countries of the near and far abroad.

Keywords: international military-economic relations; military-technical cooperation; weapons and military equipment; export of weapons and military equipment; the Republic of Belarus.

А. Н. Леонович
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

В данной статье рассмотрены международные военно-экономические отношения, их сущность и значение. Выделены направления, по которым развивается военно-техническое сотрудничество Республики Беларусь: экспорт и кооперация производителей вооружения и военной техники (ВВТ). Показана географическая и товарная структура экспорта ВВТ. Осуществлен анализ международной кооперации производителей вооружения и военной техники и выделены направления: Российская Федерация, страны ближнего и дальнего зарубежья.

Ключевые слова: международные военно-экономические отношения; военно-техническое сотрудничество; вооружение и военная техника; экспорт вооружения и военной техники; Республика Беларусь.