

ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ САНКЦИЙ

Аннотация. В научной статье исследованы проблемы устойчивого развития логистической системы Российской Федерации в условиях глобальных санкций. Авторы рассмотрели основные направления развития логистической системы, которые характерны в настоящий период времени в рамках Российской Федерации. В статье проанализированы объем перевозок по всем видам транспорта, объем экспорта и импорта, индексы тарифов на грузовые перевозки за период 2018–2021 гг. В статье рассмотрены риски развития логистической системы России в условиях санкций, определены негативные и положительные последствия для развития отечественной логистической системы.

Ключевые слова: логистическая система; транспортная система; объем перевозок; риски логистической системы; санкции; устойчивое развитие; экспорт и импорт товаров; логистика России.

**T.I. Kubasova
B.H. Payzullaev**

PROBLEMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN LOGISTICS SYSTEM IN THE CONDITIONS OF GLOBAL SANCTION

Abstract. The scientific article explores the problems of sustainable development of the logistics system of the Russian Federation in the context of global sanctions. The author described the main directions of development of the logistics system, which are typical in the present period of time within the framework of the Russian Federation. The article analyzes the volume of traffic by all modes of transport, the volume of exports and imports, the indices of tariffs for freight transportation for the period 2018–2021. The article considers the risks of the development of the Russian logistics system under the conditions of sanctions, and identifies negative and positive consequences for the development of the domestic logistics system.

Keywords: logistics system; transport system; traffic volume; risks of the logistics system; sanctions; sustainable development; export and import of goods; Russian logistics.

На современном этапе развития экономики наблюдается увеличение темпов развития экономики, увеличение объемов сферы производства, распределения и доставки товаров. Важнейшая роль в обеспечении устойчивого развития

экономической национальной системы отводится логистической системе страны, ее структуре и состоянию развития.

Проблема развития логистической системы на территории Российской Федерации является актуальной достаточно продолжительный период времени и носит прикладной характер. Высокие темпы изменчивости социально-экономического уклада, политическая нестабильность, интенсивное развитие транспортной системы — все эти факторы оказывают существенное влияние на эффективность развития логистической системы России, определяя векторы ее развития на ближайшую и долгосрочную перспективы.

Цель исследования

Изучение проблем устойчивого развития логистической системы России в условиях глобальных санкций.

Задачи исследования

1. Представить основные направления развития логистической системы Российской Федерации.
2. Проанализировать объем перевозок по всем видам транспорта, объем экспорта и импорта, индексы тарифов на грузовые перевозки за 2018–2021 гг.
3. Определить риски развития логистической системы России.
4. Отрастить негативные и положительные последствия для развития отечественной логистической системы.

Логистическая система Российской Федерации организована в настоящий период времени в рамках четырех ключевых направлений: организация и выполнение логистических перевозок; общее юридическое и правовое сопровождение грузов; организация и ведение таможенной логистики; организация логистики складирования.

Логистическая система Российской Федерации за период 2019–2021 гг. претерпела масштабные значительные преобразования, вызванные активным введением ограничений, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19, а также с постпандемийным восстановлением всех сфер жизнедеятельности.

Российская логистическая система в последние три года переживает достаточно сложные времена, о чем свидетельствует статистика, в соответствии с которой по состоянию на 2020 г. убытки логистической системы превышают сумму, равную 230 млрд р. [8].

На рис. 1 представлен объем перевозок грузов по основным видам транспорта на территории Российской Федерации за период 2019–2021 гг.

Анализируя объем перевозок по видам транспорта за период 2018–2021 гг. (см. рис. 1), можно сделать вывод, что лидирующим видом транспорта по объему перевозок на территории Российской Федерации является автомобильный транспорт, на долю которого приходится в 2021 г. порядка 5 490,50 млрд т. Вторым по популярности видом транспорта по объему перевозок за анализируемый период является железнодорожный транспорт — 1 248,10 млрд т за 2021 г. Третье место по объемам перевозок занимает трубопроводный транспорт, на долю которого приходится 1 141,40 млрд т за 2021 г. Менее популярными видами транспорта по объему перевозок являются воздушный (1,5 млрд т в 2021 г.), морской

(23,2 млрд т в 2021 г.), внутренний водный (110,3 млрд т в 2021 г.), что обусловлено дороговизной перевозок при использовании данных видов транспорта. Общий объем перевозок грузов по всем видам транспорта сократился в 2021 г. с 5 700,8 млрд т до 8 145,8 млрд т — на 2 445 млрд т.

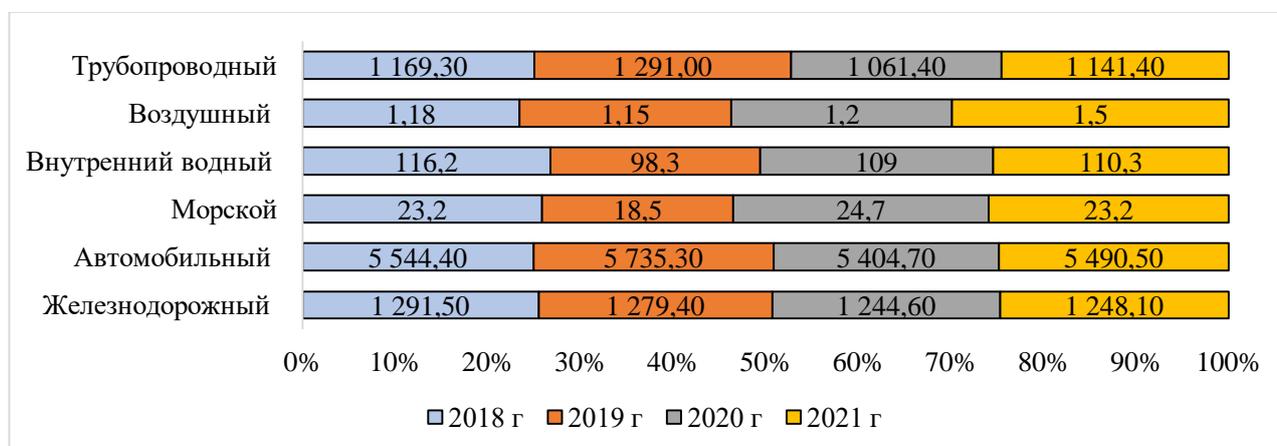


Рис. 1. Объем перевозок грузов по видам транспорта на территории Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млрд т) [8]

Анализируя объем перевозок грузов по видам транспорта (см. рис. 1), за период 2019–2020 гг., когда Правительством РФ были введены ограничения в связи с распространением новой коронавирусной инфекции, можно наблюдать значительный спад объема перевозок по видам транспорта: автомобильный (–330,60 млрд т), трубопроводный (–229,60 млрд т), железнодорожный (–34,80 млрд т). Рост объема перевозок за рассматриваемый период обозначился в сфере внутреннего водного транспорта (+10,70 млрд т), морской (+6,20 млрд т), воздушный (+0,05 млрд т).

Для отслеживания восстановления или очередного спада в объемах перевозок по видам транспорта за период до пандемии и после ее отступления проанализируем данные за период 2019–2021 гг. (см. рис. 1). Статистические данные показывают, что восстановление объема перевозок по состоянию на 2021 г. в сравнении с 2019 г., произошло только по трем видам транспорта, опередив показатели допандемийного периода: внутренний водный (+12 млрд т), морской (+4,70 млрд т), воздушный (+0,35 млрд т). Объем перевозок по прочим видам транспорта в 2021 г. не был восстановлен до значений 2019 г., напротив, отразив сокращение показателей: автомобильный (–244,80 млрд т), трубопроводный (–149,60 млрд т), железнодорожный (–31,30 млрд т).

На рис. 2 представлена динамика и структура объемов внешней торговли транспортно-логистическими услугами за период 2018–2021 гг. За период 2018–2021 гг. общий объем экспорта товаров с территории России сократился на 3 211 млн долл. США, объем импорта также сократился, но в меньшей доле, по сравнению с экспортом, сократившись на 1 093 млн долл. США. Допандемийные

значения экспорта и импорта 2019 г. не удалось восстановить за период восстановления экономики страны. По сравнению с 2019 г. в 2021 г. объем экспорта сократился на 3 226 млн долл. США, импорт сократился на 1 338 млн долл. США.

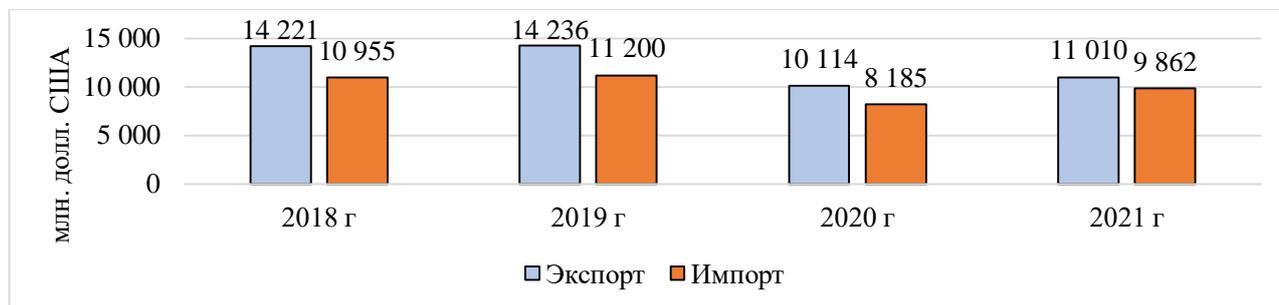


Рис. 2. Объем внешней торговли транспортными услугами с Россией за 2018–2021 гг. (млн дол. США) [8]

На рис. 3 представлен объем внешнеторговых логистических операций по экспорту за период 2018–2021 гг. в разрезе видов транспорта.

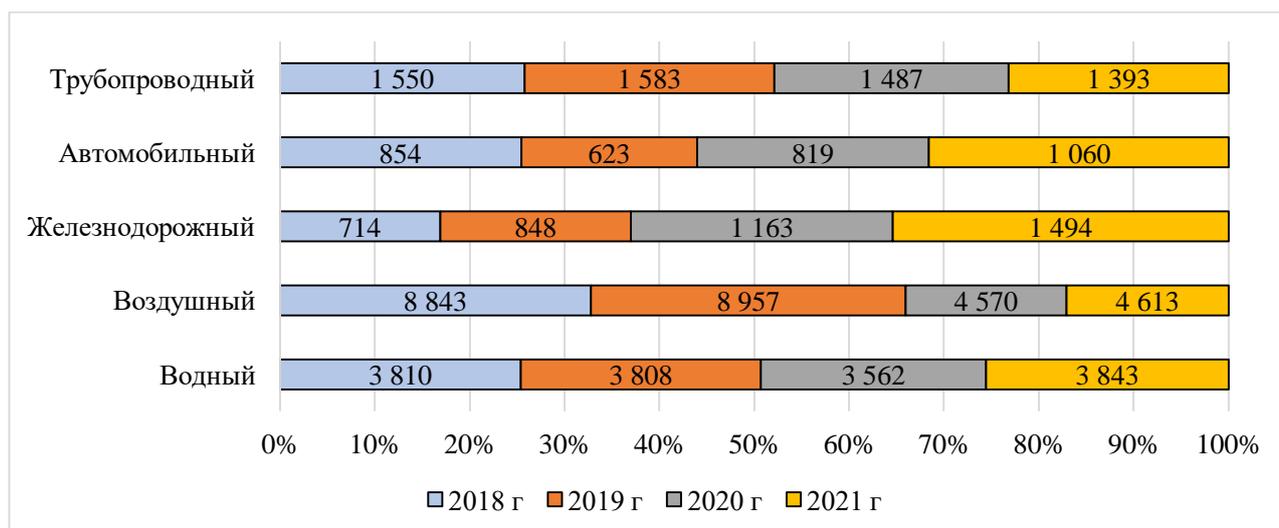


Рис. 3. Объем внешней торговли в сфере экспорта Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млн долл. США) [8]

Анализируя структуру объема экспорта по видам транспорта (рис. 3), основной объем поставок экспортной продукции в 2021 г. приходится на воздушный транспорт (4 613 млн долл. США), водный транспорт (3 843 млн долл. США), железнодорожный транспорт (1 494 млн долл. США). За период 2019–2021 гг. объем экспорта товаров восстановился только в части доставки товаров железнодорожным транспортом (+646 млн долл. США в 2021 г.), автомобильным транспортом (+437 млн долл. США в 2021 г.), водным транспортом (+35 млн долл. США в 2021 г.), такая же тенденция прослеживается и за период 2018–2021 гг.

Далее проанализируем структуру международной торговли в сфере поставки импортных товаров на территорию России за период 2018–2021 гг., представленную на рис. 4. Анализ объема внешней торговли в части импортных сделок за период 2018–2021 гг. (см. рис. 4) отражает увеличение объема импорта по видам транспорта, как: водный (+ 382 млн долл. США в 2021 г.), автомобильный (+270 млн долл. США в 2021 г.), железнодорожный (+135 млн долл. США в 2021 г.). Значительное сокращение за период 2018–2021 гг. в объеме импорта воздушным транспортом (–1 880 млн долл. США в 2021 г.), трубопроводным транспортом (–87 млн долл. США в 2021 г.).

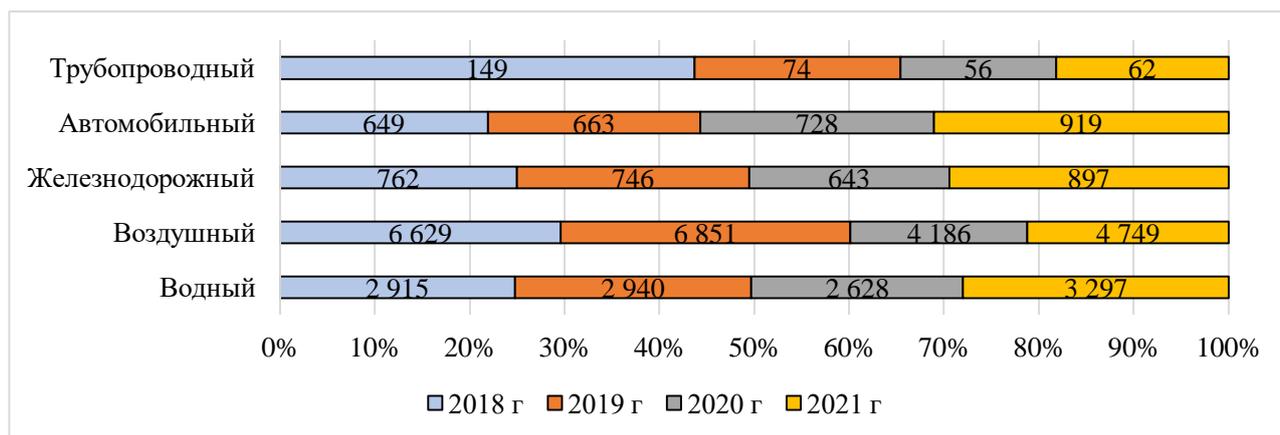


Рис. 4. Объем внешней торговли в сфере импорта на территорию Российской Федерации за 2018–2021 гг. (млн долл. США) [8]

Далее на рис. 5 представлены индексы тарифов на грузовые перевозки в 2021 г. и 2019 г., сформированные по отношению к предшествующему периоду, т.е. 2020 г. и 2018 г. соответственно.

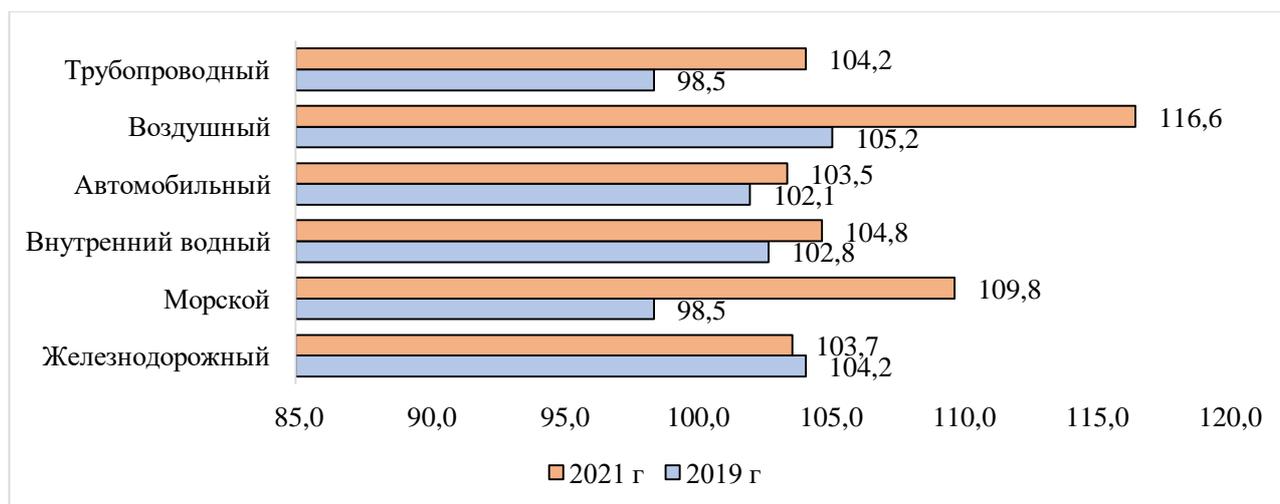


Рис. 5. Индексы тарифов на грузовые перевозки 2019–2021 гг., % [8]

Индекс тарифов на грузовые перевозки в общем виде за 2019–2021 гг. (см. рис. 5) в 2021 г. по сравнению с 2019 г. увеличился в общем виде на 3,3 %,

что отражает в целом динамику увеличения тарифов на грузовые перевозки, вызванные введением ограничений из-за распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19. Более всего в процентном соотношении увеличились тарифы на логистику и транспортировку при доставке товаров воздушным транспортом (+11,4 % в 2021 г.), морским транспортом (+11,3 % в 2021 г.), трубопроводным транспортом (+5,7 % в 2021 г.), внутренним водным транспортом (+2 % в 2021 г.), автомобильным транспортом (+1,4 % в 2021 г.). Снижение тарифов на совершение логистических и транспортных услуг за период 2019–2021 гг. отразил железнодорожный транспорт, по которому тарифы сократились на 0,5 % в 2021 г. по сравнению с 2019 г.

В 2021 г., в период активного восстановления всех сфер социально-экономической жизни общества, на территории России ввиду пандемийного разрыва важнейших логистических цепей поставок, значительно вырос объем автоперевозок основных товаров — продуктов питания. Значительный рост объема поставок вызвал не менее значительное увеличение цен на топливо, систему обслуживания транспорта, что негативно сказывается не только на конечном потребителе, но и на субъектах логистической системы России.

Не менее значимым и серьезным фактором, приведшим к проявлению нестабильности логистической системы России, являются мировые экономические санкции, обрушившиеся на Россию в начале 2022 г. Несмотря на то что политические и экономические санкции относятся к геополитической политике, негативные влияния распространили область своего действия и на логистическую систему Российской Федерации [6]. В условиях введения серьезных санкций, которые еще не были применены в таком объеме и качественно-количественном выражении по отношению к Российской Федерации в предыдущие годы, логистическая система России сталкивается с рядом серьезных рисков, которые схематично отражены на рис. 6.

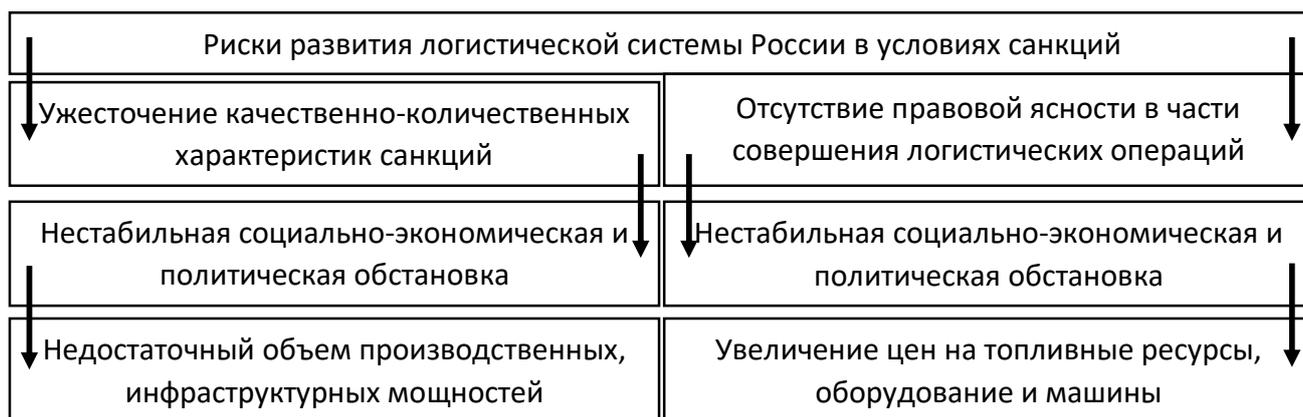


Рис. 6. Риски развития логистической системы России [6]

Имеющиеся риски развития логистической системы, представленные на рис. 6, определяют ряд негативных последствий развития логистической системы, среди которых необходимо выделить:

1. Увеличение количества и времени нахождения в заторах на пропускных пунктах, портал, терминалах, что в значительной мере негативно сказывается на восстановлении пропускной способности, способствует увеличению сроков и цепей поставок из международных стран.

2. Замена маршрутов поставок грузов за счет морского, воздушного транспорта будет нивелироваться за счет наземных видов транспорта, преимущественно увеличится количество логистических решений внутри страны.

3. Отсутствие ясности в регулировании таможенного дела, что приводит к запрету несанкционного товара и, наоборот, осуществляется пропуск товара, на который ложатся ограничения в соответствии с выдвинутыми против Российской Федерации санкций.

4. Закрытие государственных границ Российской Федерации, что сказывается на значительном сокращении объема транзитных операций [6].

Несмотря на негативный характер международных политических и социально-экономических санкций, развитие отечественной логистической системы также получило значительный положительный импульс для качественного развития, среди которых необходимо выделить:

1. Ориентация логистической системы на внутренний рынок, поскольку в отношении доставки отечественных грузов прогнозируется сокращение длительности и состава основных цепей поставок ввиду обеспечения близости производственных и логистических центров к конечному потребителю.

2. Осуществление переориентации потребительского спроса на отечественные рынки сбыта продукции: активизация спроса на осуществление покупок посредством осуществления сделок через сервисы-маркетплейсы.

3. Активизация государственной программы, направленной на развитие импортозамещения в сфере производства, продажи и покупки товаров, продукции и услуг, как следствие развитие логистического импортозамещения.

4. Увеличение инновационных решений отечественного логистического сервиса на увеличение прозрачности поставок, возможности отслеживания поставки, сокращение сроков поставок, улучшение системы информирования клиентов и т.д.

5. Переориентация международного логистического сервиса России на рынки других стран, которые не выдвигали санкций (Азиатский регион).

6. Ускорение цифровой трансформации логистической системы страны, что облегчит работу поставщиков и производителей, конечных потребителей товаров, работ, продукции [6].

Выводы

1. Проанализировав развитие логистической системы Российской Федерации в условиях введения санкций, можно констатировать, что общий объем перевозок грузов по всем видам транспорта сократился в 2021 г. с 5 700,8 млрд т до 8 145,8 млрд т на 2 445 млрд т.

2. Высокие темпы изменчивости социально-экономического уклада, политическая нестабильность, а также развитие транспортной системы — все эти факторы оказывают существенное влияние на эффективность развития логистической системы России, определяя векторы ее развития на перспективу.

3. Несмотря в целом на негативный эффект санкций, выдвинутых в отношении Российской Федерации, ограничения позволяют совершенствовать внутренний рынок логистической системы, внедрять в работу логистической системы цифровые и программные сервисы, а также увеличивать уровень инновационных решений в развитие и активное совершенствование логистической системы Российской Федерации в условиях санкций.

Список использованной литературы

1. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» : постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 г. № 1596.

2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 г. № 3363-р.

3. Аббазова Г.Ф. Особенности развития логистической системы в России и исследование зарубежного опыта / Г.Ф. Аббазова // Наука XXI века: актуальные направления развития. — 2020. — № 1-1. — С. 208–211.

4. Покровская О.Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций / О.Д. Покровская // Бюллетень результатов научных исследований. — 2022. — № 1. — С. 80–94.

5. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы / В.Н. Круглов, Е.В. Алексеева, А.Д. Воронина, Н.А. Хохлова // Вестник Академии знаний. — 2021. — № 4 (45). — С. 137–142.

6. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров / Т.А. Прокофьева // В центре экономики. — 2021. — № 1. — С. 1–10.

7. О реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года : докл. М-ва транспорта Рос. Федерации. — URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения 20.04.2022).

8. Статистика / М-во транспорта Рос. Федерации. — URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения 20.04.2022).

Информация об авторах

Кубасова Татьяна Иннокентьевна — доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: kubasovati@bgu.ru.

Пайзуллаев Бахрам Хабибуллаевич — студент, кафедра менеджмента и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: bakhrampayzullaev@gmail.com.

Authors

Kubasova Tatiana Innokentievna — Doctor of Economics, Professor, Chair of Management and Service, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: KubasovaTI@bgu.ru.

Paizullaev Bahram Khabibullaevich — student, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: bakhrapayzullaev@gmail.com.