

УДК 338.47 (985)/ 338.24

## **Влияние глобальных факторов на международные транспортные коридоры между Европой и Азией**

Латкина Анастасия Александровна

студент

ФГБОУВО «Владивостокский государственный университет, Академический колледж.

E-mail: latkina.anastasia@mail.ru

тел. +7 9841425305

ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014

### **Аннотация:**

В статье приводятся результаты исследований влияния глобальных факторов на использование международных транспортных коридоров между Европой и Азией для контейнерных перевозок. На основе данных интервьюирования специалистов группы транспортных компаний “FESCO” и логистической компании “ASTEMZO” установлено негативное влияние антироссийских санкций на логистику южно-морского транспортного коридора и транссибирской железнодорожной магистрали. Обоснована актуальность успешного осуществления стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации при увеличении объема грузоперевозок из Азии в Европу Северным морским путем.

**Ключевые слова и словосочетания:** Европа и Азия, международные транспортные коридоры, новые тенденции, экспертные оценки, анализ.

В международном торгово-экономическом пространстве все более важное значение приобретает использование международных транспортных коридоров между странами Европы и Азии. Это обусловлено высокой динамикой развития азиатско-тихоокеанского региона, прежде всего Китайской народной республики, Японии, Республики Корея, Вьетнама и российского Дальнего Востока при соответствующей потребности в эффективной логистике доставки производимых здесь товаров и углеводородного сырья в западные регионы [1, 2, 3]

## **The impact of global factors on international transport corridors between Europe and Asia**

Latkina Anastasia Alexandrovna

student

FGBOUVO "Vladivostok State University, Academic College

E-mail: latkina.anastasia@mail.ru

tel. +7 9841425305

st. Gogolya, 41, Vladivostok, Primorsky Krai, Russia, 690014

**Annotation:**

The article presents the results of research on the impact of global factors on the use of international transport corridors between Europe and Asia for container transportation. Based on the interview data of specialists from the FESCO group of transport companies and the ASTEMZO logistics company, the negative impact of anti-Russian sanctions on the logistics of the South Sea transport corridor and the Trans-Siberian railway was established. The relevance of the successful implementation of the strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation with an increase in the volume of cargo transportation from Asia to Europe by the Northern Sea Route is substantiated.

**Keywords and phrases:** Europe and Asia, international transport corridors, new trends, expert assessments, analysis.trends, expert assessments, analysis.

До недавнего времени такая динамика обеспечивалась Южно-морским транспортно-логистическим коридором (ТЛК) с использованием Суэцкого канала и европейских портов Гамбург и Санкт-Петербург, а также Транссибирской железнодорожной магистралью (Трассиб) с задействованием крупных азиатских морских портов Шанхай, Гонконг, Владивосток, Находка. Введенные в последние годы антироссийские санкции изменили логистику грузоперевозок между странами Европы и Азии, в основном в сторону ее удорожания, что определяет актуальность настоящего исследования.

**Цель исследования:** обоснование новых, возникших в условиях антироссийских санкций, факторов роста стоимости транспортно-логистических операций.

**Объект:** глобальные факторы, влияющие на логистику российских грузопотоков между Азией и Европой

**Предмет:** изменение объемов и стоимости международных контейнерных перевозок под воздействием глобальных факторов

**Задачи:**

1. Выявить с систематизировать факторы негативного влияния на логистику контейнерных перевозок между Европой и Азией с использование Южно-морского ТЛК и Транссибирской железнодорожной магистрали;
2. Сделать оценку перспектив развития грузоперевозок между Европой и Азией с использованием Северного морского пути.

Для проведения исследования использовались методы статистического анализа, сравнительных оценок, экспертного опроса.

Основной тенденцией мирового развития в XXI столетии общепризнанно считать устойчивое увеличение грузопотоков между Европой и Азией при сравнительно высокой динамике роста экономик азиатских стран, прежде всего Китайской народной республики. По статистическим данным преобладающий объем этого грузопотока, особенно контейнерного, приходится на Южно-морской транспортный коридор, хотя его использование российским транспортно-логистическими компаниями в условиях современных внешних угроз сдерживается новыми негативными факторами. [4]

Для их исследования автором была использована открытая информация транспортной группы «FESCO», контейнерный флот которой выполняет рейсы из порта Шанхай (КНР) до порта Санкт-Петербург (Россия), а также данные интервьюирования ее специалистов.

Установлено, что начиная с 2022г. в рамках масштабных антироссийских санкций полностью ограничены заходы судов компании в промежуточные европейские порты для аварийного технического и медицинского обслуживания, что увеличивает риск нарушения временного графика. Существующая вероятность террористических атак в Аденском заливе увеличивает риск обеспечения безопасности экипажей и сохранности контейнеров, уменьшение которого требует дополнительных расходов компании на военное сопровождение в указанном опасном районе.

Выявленные факторы инициируют российские и зарубежные страховые компании повышать тарифные ставки, что в совокупности приводит к росту стоимости Южно-морского пути и рассмотрению транспортно-логистическими компаниями альтернативных вариантов доставки грузов на азиатско-европейском направлении (рис. 1).

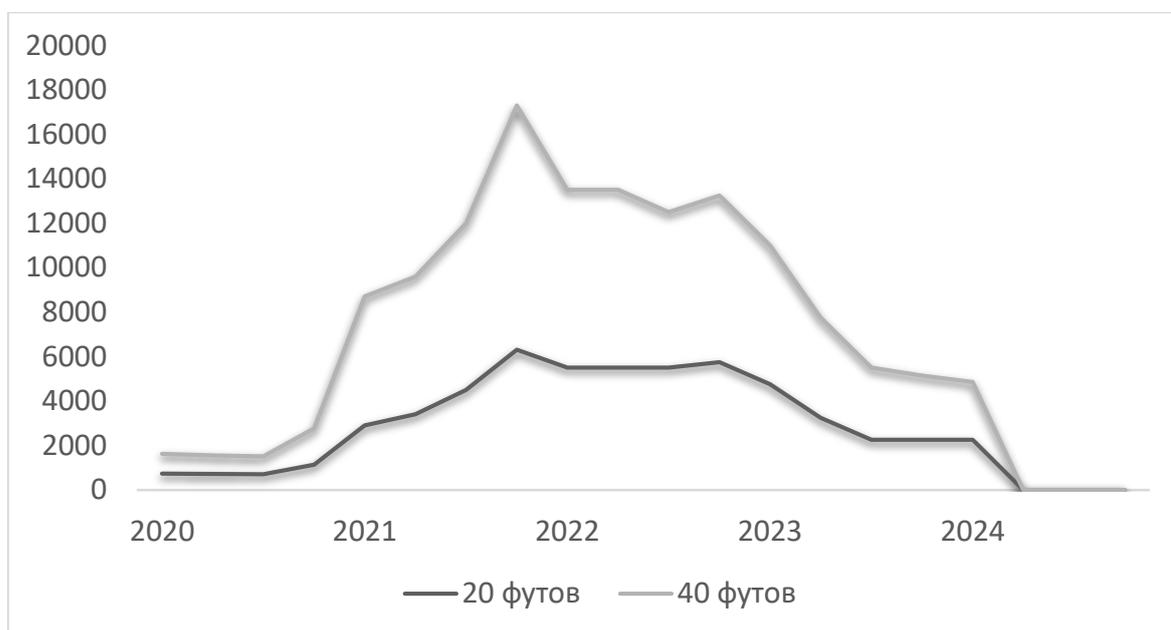


Рис.1 – Динамика роста тарифов на перевозку контейнеров по Южному морскому пути от Владивостока до Санкт-Петербурга (в \$ США)  
Источник: отчетные данные логистической компании «FESCO»

Как видно из приведенных данных, рост тарифов достиг пикового значения к концу 2021г., что вызвано ковидным кризисом, а позднее, в 2022 году тарифы удерживались на высоком уровне в связи с началом специальной военной операции России на Украине и масштабными антироссийскими санкциями стран Евросоюза и США. По сравнению с началом 2020г. величина тарифа на Южно-морском пути выросла в 2 раза по 20-ти футовым и в 2,5 раза по 40-ка футовым контейнерам. К началу 2024г. уровень тарифов стабилизировался при сохранении роста этой величины на 30% по сравнению с началом анализируемого периода.

Такие изменения тарифной политики морских перевозчиков в совокупности с отмеченными выше рисками сформировали интерес логистических компаний к более надежному сухопутному транспортному коридору из Азии в Европу при использовании морских портов Дальнего Востока и Транссибирской железнодорожной магистрали, а также более короткому, но ограниченному временному режиму эксплуатации Северному морскому пути. В обоих вариантах, по мнению автора, много определяется уровнем развития транспортной инфраструктуры Дальневосточного Федерального округа, и прежде всего его железнодорожной составляющей - Восточного полигона.

С учетом выявленных настоящим исследованием факторов и тенденций подтверждается вывод многих авторов о существующей проблеме обеспечения пропускной способности основных железнодорожных магистралей указанного полигона - Транссиб и БАМ, которая в условиях новых внешних вызовов становится явно недостаточной и об этом, в частности, свидетельствует динамика роста железнодорожных тарифов на контейнеры от ст. Владивосток до ст. Санкт-Петербург, которая в значительной степени сформировалась под влиянием возрастающего спроса на данный транспортно-логистический коридор (рис. 2). [5,6,7]

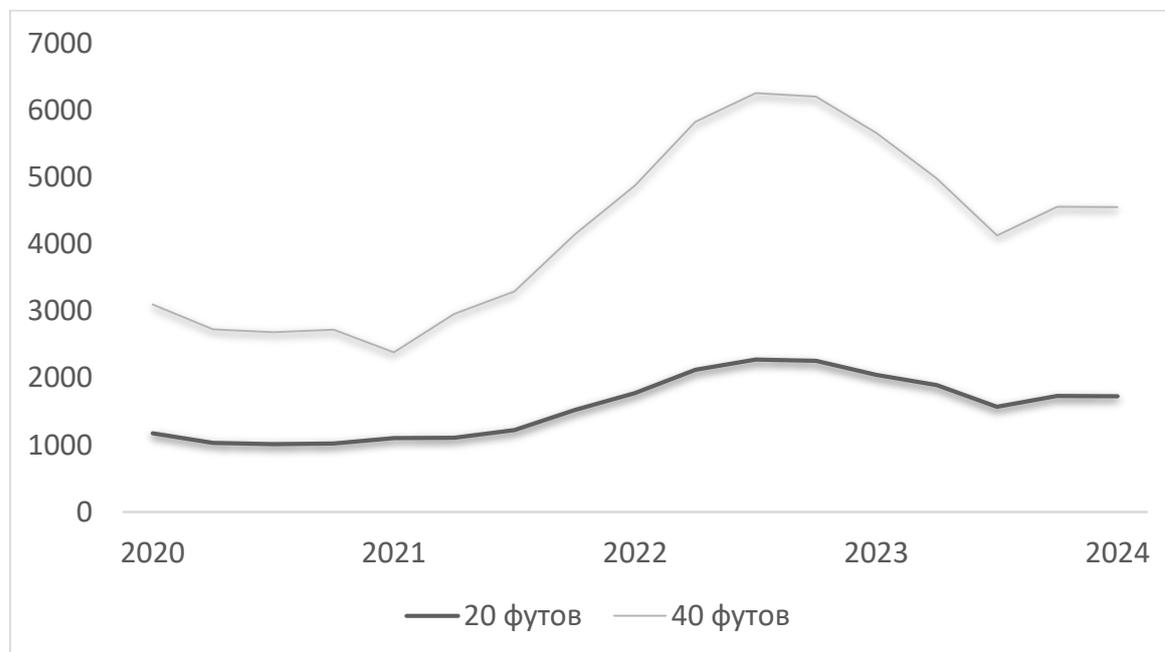


Рис.2 – Динамика роста железнодорожных тарифов на контейнеры от станции Владивосток до станции Санкт-Петербург (в \$ США).

Источник: отчетные данные логистической компании «ASTEMZO»

В подтверждении указанной на рис.2 динамики следует отметить существенное увеличение загрузки Транссиба перевозкой техники и товаров Китайской народной республики, импортируемых в возрастающих объемах на российский рынок, причем в основном в контейнерах. Учитывая прогнозный рост экспорта российского угля в страны Восточной Азии к 2030г. в 1,5-2 раза относительно нынешних объемов, дефицит провозной способности Транссиба и БАМа уже в 2025-2027гг. может достигнуть 187 млн. тонн в год. [5]

Таким образом, существующее положение дел в использовании традиционно «активных» транспортно-логистических коридоров из Европы в Азию подтверждает целостность «ускорения» реализации утвержденной в 2020г. указом Президента РФ Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035г.

В указанном масштабном проекте главный акцент сделан на осуществлении круглогодичного судоходства по Северному морскому пути. [8] В рамках намеченных этапов реализации в 2023г. объем грузоперевозок здесь достиг 36,3 млн. т., выполнено 3 регулярных каботажных рейса из северо-западной части России в регионы Дальнего Востока и обратно, дважды совершена проводка крупных судов неледového класса из п.Мурманск в китайские порты Циндао и Далянь. Очень важно отметить, что в этом же году соответствующими российскими органами были выданы разрешения на использование СМП 115-ти иностранным компаниям. [9]

Однако дальнейшее продвижения этого проекта связано с успешной реализацией его первого этапа. Стратегией предусмотрено, что до 2024г. должно быть построено не менее 7 универсальных атомных ледоколов, головного атомного ледокола проекта «Лидер» и дополнительно 4х неатомных ледоколов. [8]

Выполнение программы первого этапа позволит создать технико-экономическую основу для радикального улучшения транспортно-логистического обеспечения азиатско-европейских грузопотоков, как ключевого фактора развития мировой экономики и экономики российского Дальнего Востока.

## Литература:

- 1) Замараева Е.Н. История возникновения и развития международных транспортных коридоров / Е.Н. Замараева // Международный научно-исследовательский журнал - 2021. - С. 29.
- 2) Коршунов И.К. Международные транспортные коридоры России: влияние на экономику страны / И.К. Коршунов // Восточная аналитика - 2019. - С. 126.
- 3) Аведисян М.А. Экономический потенциал международного транспортного коридора Север-Юг / М.А. Аведисян // Мировая наука - 2020. - С. 4.
- 4) Квитко К.Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры / К.Б. Квитко // Инновационные транспортные системы и технологии - 2020. - С. 19.
- 5) Булохова Т.А. Пути повышения прибыльности транзитных перевозок на Восточном полигоне Транссибирской магистрали / Т.А. Булохова, Н.Н. Григорьева, В.А. Олинцевич. — DOI 10.17150/2411- 6262.2021.12(2).21 // Baikal Research Journal. - 2021. — Т. 12, № 2.
- 6) Головщиков В.О., Огнев Д.В., Петрякова Е.А. Проблемы и перспективы развития Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей //В сборнике: Активизация интеллектуального и ресурсного потенциала регионов. Материалы секции 11-й международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию БГУ и 45-летию ИрГУПС. Иркутск, 2021. С. 23-36.
- 7) Кучнер А.В. Надвигающиеся угрозы и перспективы развития Транссибирской магистрали // В сборнике: Новая экономика, бизнес и общество. Материалы Апрельской научно-практической конференции молодых учёных. Отв. редакторы В.В. Глотова, К.И. Феоктистова. Владивосток, 2021. С. 663-668.
- 8) Указ президента Российской Федерации о стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года - 2020 – с. 27.
- 9) Бутакова Н.А. Стратегическое значение Арктики в приарктических регионах Европы // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2024. Т. 16, № 1. С.