

DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-197-211

УДК 656



ТРАНСФОРМАЦИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ САНКЦИЙ

О.Д. Покровская, Ю.А. Мороз, М.И. Меликов

Состояние вопроса. Работа посвящена исследованию трендов трансформации рынка транспортных услуг под влиянием международных санкций. Показано, что на функционирование транспортной отрасли России существенное влияние оказывают внешние факторы – ограничения, которые определяют переориентацию логистических цепей. Изучен опыт других стран, экономика которых функционирует в условиях международных санкций.

Материалы и/или методы исследования. Применялись материалы открытых источников сети Интернет, методы системного анализа, теории синергетики, процессный подход.

Результаты. Представлены основные направления и результаты трансформации рынка транспортных услуг и, в частности, железнодорожных перевозок. Рассмотрена классификация международных санкций.

Заключение. По итогам исследования установлено, что трендами развития рынка транспортных услуг, способствующими преодолению барьеров на его пути, являются: развитие рынка PL-услуг; коллаборация сервисов; уход «серых» игроков; консолидация рынка (объединение перевозчиков); переориентация перевозчиков на внутренний рынок и страны Азиатско-Тихоокеанского региона; развитие коридора «Север-Юг» (Китай и Казахстан как транзитные страны).

Ключевые слова: рынок транспортных услуг; железнодорожные перевозки; стоимость перевозки; транзитный коридор; логистические цепочки; логистические схемы; темпы развития

Для цитирования. Покровская О.Д., Мороз Ю.А., Меликов М.И. Трансформация рынка транспортных услуг в России в условиях международных санкций // International Journal of Advanced Studies. 2023. Т. 13, № 1. С. 197-211. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-197-211

TRANSFORMATION OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET IN RUSSIA UNDER INTERNATIONAL SANCTIONS

O.D. Pokrovskaya, Yu.A. Moroz, M.I. Melikov

Background. *The paper is devoted to the study of trends in the transformation of the transport services market under the influence of international sanctions. It is shown that the functioning of the Russian transport industry is significantly influenced by external factors - constraints that determine the reorientation of logistics chains. The experience of other countries whose economies operate under international sanctions has been studied.*

Materials and/or research methods. *Materials from open Internet sources, methods of system analysis, theory of synergetics, process approach were used.*

Results. *The main directions and results of the transformation of the market of transport services and, in particular, rail transportation are presented. The classification of international sanctions is considered.*

Conclusion. *According to the results of the study, it was found that the trends in the development of the transport services market that contribute to overcoming barriers to its path are: the development of the PL services market; collaboration of services; the departure of "gray" players; market consolidation (consolidation of carriers); re-orientation of carriers to the domestic market and the countries of the Asia-Pacific region; development the North-South corridor (China and Kazakhstan as transit countries).*

Keywords: *transport services market; rail transportation; cost of transportation; transit corridor; logistics chains; logistics schemes; development rates*

For citation. *Pokrovskaya O.D., Moroz Yu.A., Melikov M.I. Transformation of the Transport Services Market in Russia Under International Sanctions // International Journal of Advanced Studies, 2023, vol. 13, no. 1, pp. 197-211. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-197-211*

Введение

О существовании и применении санкций известно давно как об ограничительных мерах и инструментах внешней политики. Основными причинами введения санкций одной из сторон в отношении другой является кризис дипломатических отношений, нежелание разрешения возникших противоречий военным путем.

Считается, что такой инструмент позволяет в некоторых случаях достичь цели быстрее и дешевле, чем другие меры воздействия. При этом длительность санкционного давления может продолжаться десятилетиями (Куба – более 60 лет, Северная Корея – более 70 лет) [1].

Вопросы санкций и антиглобализма рассматривались с точки зрения развития логистики в работах [2-3], с точки зрения международного права в работах [4-6]. В исследованиях [7-9] авторы рассматривали вопросы организации сложных систем доставки, работающих в разных условиях эксплуатации. Следует отметить, что при усилении с февраля 2022 года новой геополитической повестки, вопросы уточнения трендов и направлений развития транспортной отрасли приобретают особую актуальность.

В целом, внимание современных исследований направлено на цифровизацию цепей поставок [10], на совершенствование эксплуатации систем доставки с их экономико-математическим обоснованием [11-15].

Вышеперечисленное определило выбор тематики данного исследования.

Материалы и методы

В работе анализируется роль санкционной повестки в трендах развития транспортной отрасли. Применяются материалы открытых источников сети Интернет, методы системного анализа, теории синергетики, процессный подход.

Результаты исследования

Рассмотрим классификацию санкций в сфере международных отношений (рисунок 1).



Рис. 1. Классификация санкций в сфере международных отношений

Считая, что рынок транспортных услуг может находиться под секторальными санкциями, то его трансформация, и, в частности, железнодорожные перевозки, происходит под воздействием следующих основных форм ограничений:

- замораживание счетов;
- замораживание имущественных активов (движимого и недвижимого имущества);
- ограничение на торговлю;
- запрет на оказание финансовой помощи, инвестиции;
- запрет на высокотехнологичной продукции;

- запрет на экспорт/импорт товаров для определенных отраслей (энергетики, космической промышленности, добывающей и обрабатывающей отрасли, ядерной промышленности);
- запрет на экспорт технологий и технологичных изделий;
- запрет на перевозки различными видами транспорта.

Так, по мнению аналитиков транспортной отрасли, в 2022 году в ней ожидается спад в на 24,9% [16-18].

Из выше сказанного следует, что санкционное давление на транспортную отрасль Российской Федерации имеет нециклический характер и является триггером в работе отраслевых экспертов, органов государственной власти, общественных организаций и крупнейших отечественных транспортно-логистических предприятий. В настоящее время специалистам отрасли необходимо понять, как именно в нынешних условиях перестраиваются логистические цепочки при доставке в Россию, как санкции уже изменили логистику, как текущие тенденции развития экономики отразятся на объемах экспорта-импорта-транзита и торговли.

В проведенных нами ранее исследованиях [19-24] отмечалось, что, в течение предыдущих 6 лет на развитие сети железных дорог Российской Федерации одно из решающих воздействий оказывали внешнеполитические явления такие, как сложная геополитическая обстановка в Арктике, внутренний политический кризис на Украине, а в 2020 г. и в Белоруссии.

Внутренними факторами, которые обусловили влияние на сеть железных дорог, являлась необходимость развития и укрепления экономических связей между регионами.

Таким образом, внутренние и внешние факторы обусловили строительство «Северного широтного хода» (СШХ) и ответвлений от него, которые направлены на освоение в этом обширном регионе России крупных запасов высококачественных углеводородов, железной руды, руд цветных, редкоземельных и драгоценных металлов, а также древесины и морепродуктов.

Изменение ритма внешнеэкономической деятельности Российской Федерации, в частности экспортно-импортных перевозок, возникло под влиянием от разрыва существовавших логистических цепочек. Так, специалисты транспортной отрасли вынуждены искать альтернативные пути ввоза в страну или вывоза из неё товаров, используя различные логистические схемы, а именно прямой и параллельный импорт/экспорт. В свою очередь прямой и параллельный импорт/экспорт оказывают прямое влияние на номенклатуру перевозимых грузов, их конечную стоимость и срок транзитной перевозки.

Например, по данным российского информационно-аналитического агентства «Seanews» стоимость перевозки автомобильным транспортом из центральной Европы в Россию товаров, не входящих в санкционные списки (прямой импорт), выросла более чем в 3 раза (стоимость подобной перевозки параллельным импортом выросла еще больше), срок транзитной перевозки, транзитный срок перевозки увеличился на 50% и 400% соответственно, так как в логистическую цепочку включаются территории третьих государств. Во всех указанных случаях увеличился процент несохранных перевозок [10].

Влияние санкций на трансформацию транспортного процесса показано на рисунке 2.

В настоящее время из-за санкционного давления на Россию наблюдается переориентация логистических цепочек, в том числе и в железнодорожных перевозках, в сторону государств Юго-Восточной Азии.

Однозначно можно сказать, что негативные изменения в логистических цепочках являются временным явлением. Это подтверждается тем, что в настоящее время наблюдается резкий рост запросов на доставку из Китая в Россию на фоне снижения тарифов на доставку. Например, по данным российской компании «ПЭК» в феврале 2022 г. перевозка контейнеров FEU по железной дороге из Китая в Россию составляла около \$12–13 тыс. при том, что в марте стоимость перевозки снизилась приблизительно на 30% и составила около \$8 тыс. Как следствие уже в марте 2022 г.

силами РЖД был открыт новый сухопутный мультимодальный сервис через Казахстан, между Шэньчжэнем и Санкт-Петербургом. Кроме того, менеджмент компании «ПЭК» прогнозирует дальнейший рост объемов грузоперевозок из Китая и сейчас разрабатывает новые логистические маршруты, и готовит соответствующие инфраструктурные мощности [16-18].

Прямой импорт



Параллельный импорт

Рис. 2. Трансформация организации процесса международных перевозок.

Приоритетными направлениями для грузопотоков являются территории Казахстана (для автомобильного и железнодорожного транспорта), Турции (для морского транспорта), Грузии (для морского и автомобильного транспорта). Для перевозок зерна рассматривается возможность использования транзитного потенциала Афганистана.

Помимо этого, транспортные потоки постепенно переориентируются на нейтральные страны, к которым можно отнести зону СНГ, а именно Узбекистан, Киргизию и Армению.

Следует отметить, что вследствие своего географического положения Россия играет существенную роль в формировании логистических цепочек в направлении Китай-Европа [25].

Если до 2022 года наблюдался рост объемов железнодорожных перевозок из Китая в Европу через территорию России, то с весны 2022 г. наметилась тенденция отказа европейских грузополучателей от использования этого транзитного коридора в пользу морского транспорта (преимущественно через Суэцкий канал). В свою очередь, можно сказать, наблюдается компенсаторные явления в грузопотоках Китай-Россия. В этом направлении сложилась тенденция перетекания грузопотоков с авиационного и морского транспорта на железнодорожный и автомобильный. Такая трансформация обусловлена тем, что Европейские авиакомпании, которые организовывали рейсы из Китая в нашу страну, ограничили перевозки на территорию РФ [26,27].

Заключение и обсуждение

В условиях антироссийской санкционной политики для устойчивого развития транспортной отрасли эксперты называют необходимость реального импортозамещения, технологии, инновации и человеческий капитал для решения задач мировой актуальности. Можно полагать, что для отечественной транспортной отрасли санкции – это период выживаемости, «естественного отбора».

Антироссийские санкции требуют от участников процесса перевозок реформировать форматы предоставления услуг и

адаптировать их к новым условиям грузодвижения и товарообмена, развивать инфраструктуру по новым востребованным направлениям доставки, а также активно развивать «локализованное», собственное производство внутри страны, с «подключением» сквозных технологий к новым рынкам.

Трендами развития рынка транспортных услуг, способствующими преодолению барьеров на его пути, являются:

- развитие рынка 2PL-3PL услуг и большой потенциал 3PL-4PL услуг;
- коллаборация сервисов;
- уход «серых» игроков;
- консолидация рынка (объединение перевозчиков);
- переориентация перевозчиков на внутренний рынок и страны Азиатско-Тихоокеанского региона;
- развитие коридора «Север-Юг» (Китай и Казахстан как транзитные страны).

По мнению экспертов Seaneews ожидается, что следование указанным трендам уже в 2023 году позволит увидеть незначительный рост рынка транспортных услуг (на 2,4%) с последующим (к 2026 году) более мощным среднегодовым ростом (на уровне 3%).

Список литературы

1. <https://iklife.ru/finansy/chto-takoe-sankcii.html>
2. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Evolutionary-functional approach to transport hubs classification // *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020. Т. 982. С. 356-365.
3. Покровская О.Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // *Бюллетень результатов научных исследований*. 2022. № 1. С. 80-94.
4. Дроздова М.А., Кравченко Л.А. Антиглобализм в контексте современного международного экономико-правового дискурса // *Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева*. 2020. Т. 1. № 3 (96). С. 247-253.

5. Дроздова М.А., Кравченко Л.А., Панков Д.А. Цифровая экономика и инфляция в период пандемии // Инновационные подходы развития экономики и управления в XXI веке. Сборник трудов III Национальной научно-практической конференции. ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020. С. 11-14.
6. Дроздова М.А., Фурсова Е.А. Цифровизация отрасли железнодорожных перевозок: проблемы и успехи // III Бетанкуровский международный инженерный форум. Сборник трудов. 2021. С. 119-121.
7. Быкадоров С.А., Куренков П.В., Серкова А.В., Чиркова О.В. Анализ методов определения себестоимости грузовых перевозок // Вестник транспорта. 2014. № 3. С. 30-41.
8. Вакуленко С.П., Куренков П.В., Элларян А.С., Астафьев А.В., Сечкарёв А.А. Конкуренция между магистралями направления «Север - Юг»// Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2016. № 9-2 (24). С. 23-30.
9. Куренков П.В., Сафронова А.А., Кахриманова Д.Г., Преображенский Д.А., Баженов Ю.М., Астафьев А.В. Синхромодальность, ко-модальность, а-модальность и тримодальность -важные составляющие современной политранспортной логистики//Бюллетень ОСЖД. 2018. № 5-6. С. 37.
10. Никифорова Г.И., Д.А. Цифровизация цепей поставок // Техник транспорта: образование и практика. Том: 3. № 1. 2022. С.63-69. DOI: 10.46684/2687-1033.2022.1.63-69
11. Формирование системы финансового менеджмента: теория, опыт, проблемы, перспективы/ Коллективная монография: Сафронова А.А., Рудакова Е.Н., Куренков П.В. и др. Москва, 2018. 228 с.
12. Куренков П.В., Вакуленко С.П. Финансово-экономическое решение проблемы пригородных перевозок // Экономика железных дорог. 2012. № 12. С. 96.
13. Баритко А.Л., Куренков П.В. Организация и технология внешне-торговых перевозок // Железнодорожный транспорт. 1998. № 8.
14. Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В. Ситуационное управление перевозочным процессом // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2004. № 11. С. 14.

15. Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В. Проблемы создания ситуационно-аналитической системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте// Бюллетень транспортной информации. 2004. № 9. С. 22.
16. <https://seanews.ru/2022/07/29/ru-logistika-v-novyh-usloviyah-4/>
17. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/iz-za-otkaza-chasti-gruzopoluchateley-v-evrope-ot-zheleznodorozhnoy-i-avto-dostavki-cherez-rf-nagruzki/>
18. https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/64586/
19. Покровская О.Д. Логистическая классность железнодорожных станций // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2018. № 2 (38). С. 68-76.
20. Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1 (15). С. 13-23.
21. Покровская О.Д. О терминологии объектов терминально-складской и инфраструктурной // Мир транспорта. 2018. Т. 16. № 1 (74). С. 152-163.
22. Покровская О.Д. Логистические накопительно-распределительные центры как основа терминальной сети региона. Монография. Новосибирск, 2012. 184 с.
23. Pokrovskaya O.D. Terminalistica as a new methodology for the study of transport and logistics systems of the regions// Sustainable economic development of regions. Ed. By L. Shlossman. Vienna, 2014. С. 154-175.
24. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Assessment of transport and storage systems // Advances in Intelligent Systems and Computing. 2020. Т. 1115. С. 570-577. DOI: 10.1007/978-3-030-37916-2_55
25. Основы логистики и управление цепями поставок: учеб. пособие / Н.А. Ковалева, А.В. Гузенко; ФГБОУ ВО РГУПС. Ростов н/Д, 2016. С.35-37.
26. https://www.dp.ru/a/2022/03/04/Uslozhnenie_logistiki
27. <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1597811&archive=2022.03.18>

References

1. <https://iklife.ru/finansy/chto-takoe-sankcii.html>
2. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Evolutionary-functional approach to transport hubs classification // *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020. V. 982. S. 356-365.
3. Pokrovskaya O.D. Logistic transport systems of Russia in the conditions of new sanctions // *Bulletin of the results of scientific research*. 2022. No. 1. S. 80-94.
4. Drozdova M.A., Kravchenko L.A. Anti-globalism in the context of modern international economic and legal discourse // *Bulletin of the Volga University*. V.N. Tatishchev. 2020. Vol. 1. No. 3 (96). pp. 247-253.
5. Drozdova M.A., Kravchenko L.A., Pankov D.A. Digital economy and inflation during the pandemic // *Innovative approaches to the development of economics and management in the XXI century. Proceedings of the III National Scientific and Practical Conference, 2020*. S. 11-14.
6. Drozdova M.A., Fursova E.A. Digitalization of the railway transportation industry: problems and successes // *III Betancourt International Engineering Forum. Collection of works*. 2021, pp. 119-121.
7. Bykadorov S.A., Kurenkov P.V., Serkova A.V., Chirkova O.V. Analysis of methods for determining the cost of freight transportation // *Vestnik transporta*. 2014. No. 3. S. 30-41.
8. Vakulenko S.P., Kurenkov P.V., Ellaryan A.S., Astafiev A.V., Sechkarev A.A. Competition between highways of the direction “North - South” // *Competitiveness in the global world: economics, science, technology*. 2016. No. 9-2 (24). pp. 23-30.
9. Kurenkov P.V., Safronova A.A., Kakhriyanova D.G., Preobrazhensky D.A., Bazhenov Yu.M., Astafiev A.V. Sychromodality, co-modality, a-modality and trimodality are important components of modern multi-transport logistics // *OSJD Bulletin*. 2018. No. 5-6. S. 37.
10. Nikiforova G.I., D.A. Digitalization of supply chains // *Transport Technician: Education and Practice*. Volume: 3. No. 1. 2022. P.63-69. DOI: 10.46684/2687-1033.2022.1.63-69

11. Formation of the financial management system: theory, experience, problems, prospects / Collective monograph: Safronova A.A., Rudakova E.N., Kurenkov P.V. and others. Moscow, 2018. 228 p.
12. Kurenkov P.V., Vakulenko S.P. Financial and economic solution to the problem of suburban transportation // *Economics of Railways*. 2012. No. 12. P. 96.
13. Baritko A.L., Kurenkov P.V. Organization and technology of foreign trade transportation // *Railway transport*. 1998. No. 8.
14. Mokhonko V.P., Isakov V.S., Kurenkov P.V. Situational management of the transportation process // *Transport: science, technology, management. Scientific information collection*. 2004. No. 11. P. 14.
15. Mokhonko V.P., Isakov V.S., Kurenkov P.V. Problems of creating a situational-analytical system for managing the transportation process in railway transport // *Bulletin of transport information*. 2004. No. 9. P. 22.
16. <https://seanews.ru/2022/07/29/ru-logistika-v-novyh-usloviyah-4/>
17. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/iz-za-otkaza-chasti-gruzopoluchateley-v-evrope-ot-zheleznodorozhnoy-i-avtodostavki-cherez-rf-nagruzk/>
18. https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/64586/
19. Pokrovskaya O.D. Logistic class of railway stations // *Bulletin of the Ural State University of Communications*. 2018. No. 2 (38). pp. 68-76.
20. Pokrovskaya O.D. The state of transport and logistics infrastructure for coal transportation in Russia // *Innovative transport*. 2015. No. 1 (15). pp. 13-23.
21. Pokrovskaya O.D. On the terminology of objects of the terminal and warehouse infrastructure // *World of Transport*. 2018. V. 16. No. 1 (74). pp. 152-163.
22. Pokrovskaya O.D. Logistic storage and distribution centers as the basis of the region's terminal network. Monograph. Novosibirsk, 2012. 184 p.
23. Pokrovskaya O.D. Terminalistica as a new methodology for the study of transport and logistics systems of the regions// *Sustainable economic development of regions*. Ed. By L. Shlossman. Vienna, 2014, pp. 154-175.
24. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Assessment of transport and storage systems // *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020. V. 1115. S. 570-577. DOI: 10.1007/978-3-030-37916-2_55

25. Fundamentals of logistics and supply chain management: textbook. allowance / N.A. Kovaleva, A.V. Gouzenko; FGBOU VO RGUPS. Rostov n/D, 2016. P.35-37.
26. https://www.dp.ru/a/2022/03/04/Uslozhnenie_logistiki
27. <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1597811&archive=2022.03.18>

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Покровская Оксана Дмитриевна, д.т.н., доц. заведующий кафедрой «Управление эксплуатационной работой»
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
пр-т Московский, 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация
insight1986@inbox.ru

Мороз Юлия Александровна, студент
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
пр-т Московский, 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация
moroz.yulechka@list.ru

Меликов Марат Иламинович, аспирант 1 курса кафедры «Управление эксплуатационной работой»
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
пр-т Московский, 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация
m.melickow2015@yandex.ru

DATA ABOUT THE AUTHORS

Oksana D. Pokrovskaya, Doctor of Technical Sciences, Associate Professor, Head of the Department “Operational Work Management”

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
insight1986@inbox.ru*

Yulia A. Moroz, student

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
moroz.yulechka@list.ru*

Marat I. Melikov, 1st-year postgraduate student of the Department
“Management of Operational Work”

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
m.melickow2015@yandex.ru*

Поступила 11.01.2023

После рецензирования 25.01.2023

Принята 29.01.2023

Received 11.01.2023

Revised 25.01.2023

Accepted 29.01.2023