УДК 656.073

ГРУЗООБОРОТ РОССИИ: НОВЫЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ КАК БАРОМЕТР ЭКОНОМИКИ

♦♦♦♦♦

RUSSIA'S CARGO TURNOVER: NEW TRADE ROUTES AS AN ECONOMIC BAROMETER

Домбровский А.Н.
Кубанский государственный технологический университет

Мотренко Д.А.
Кубанский государственный технологический университет

Коновалова Т.В.
Кубанский государственный технологический университет

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Тыргалов К.В.
Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. В данной статье авторы рассматривают грузооборот России при текущей международной обстановке, разнообразные торговые пути, которые задают тон мировой и российской экономике.

Ключевые слова: транспорт, грузовые перевозки, транспортное сообщение, логистика, экономика.

Dombrovsky A.N.
Kuban State Technological University

Motrenko D.A.
Kuban State Technological University

Konovalova T.V.
Kuban State Technological University

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Tyrgalov K.V.
Kuban State Technological University

Annotation. In this article, the authors examine Russia's cargo turnover in the current international environment and the various trade routes that set the tone for the global and Russian economies.

Keywords: transport, freight transportation, transport links, logistics, economics.

После изменения международной обстановки грузопотоки не сократились, а перестроились, демонстрируя устойчивый рост. Анализ данных показывает, куда и почему смещаются торговые потоки.

Ключевые направления роста (лидеры по динамике спроса):

1. Грузия: беспрецедентный рост (+81 % в среднем по России). Региональные особенности: Рост колоссальный в отдельных округах: Приволжский ФО (+187 %), Северо-Западный ФО (+115 %).

Что везут: промышленное оборудование, сырье, готовая продукция, товары повседневного спроса (напитки, продукты).

Причина: Грузия стала естественным логистическим направлением для южных и центральных регионов России. Несмотря на политическую сложность, на границе сохраняются добрососедские торговые связи.

2. Китай: стабильный ключевой партнер (+41 %). Региональные особенности: наиболее интенсивный рост у Уральского ФО (+58 %) и Дальневосточного ФО (+21 %).

Что везут: В Россию – электроника, одежда, товары для дома (доминирующие позиции на рынке). Из России – промышленное оборудование, сырье (например, технический углерод) [1].

Причина: Эффективные логистические цепочки, поддерживаемые на государственном уровне. Китайские товары сдерживают инфляцию в России в массовых категориях.

3. Страны ЕАЭС и СНГ: новые логистические хабы. Армения: Рост на 27 % (в Приволжском ФО – более чем в 3 раза). Казахстан: Рост на 21 %. Через него в Россию поступают люксовые и масс-маркет бренды (Zara, H&M), которые ушли с рынка. Беларусь: Рост на 13 %. Является поставщиком как собственных товаров, так и европейских брендов. Особый интерес в Сибирском ФО (рост в 4+ раза) и Уральском ФО (+52 %).

4. Япония: нишевый, но растущий интерес (+12 %)

Что везут: Б/у автомобили и мотоциклы, редкие запчасти, электроника, инструменты для хобби. Особенность: рост интереса не означает массовых потоков. Это нишевая активность, обусловленная скорее туристической открытостью Японии, чем отработанной логистикой.

Показатели грузооборота по странам (средний по Росси) представлены на рисунке 1.

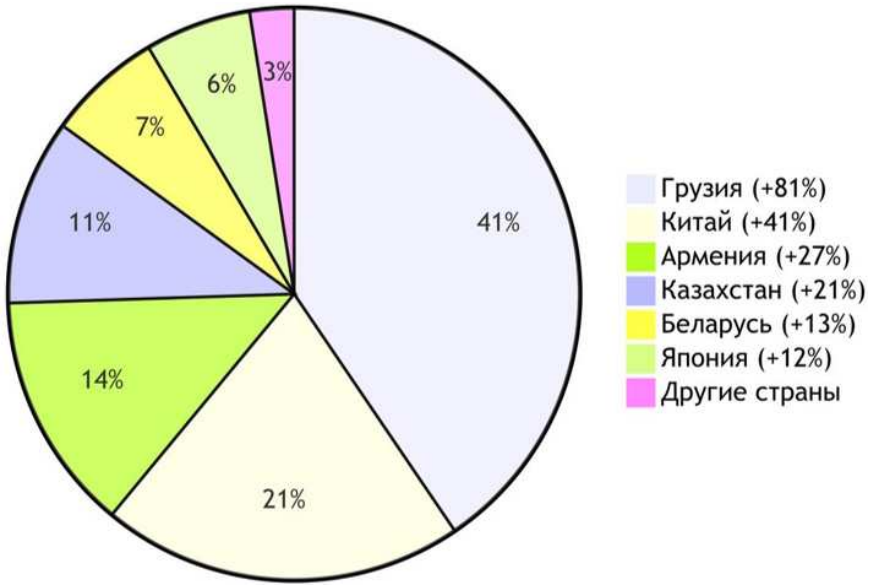


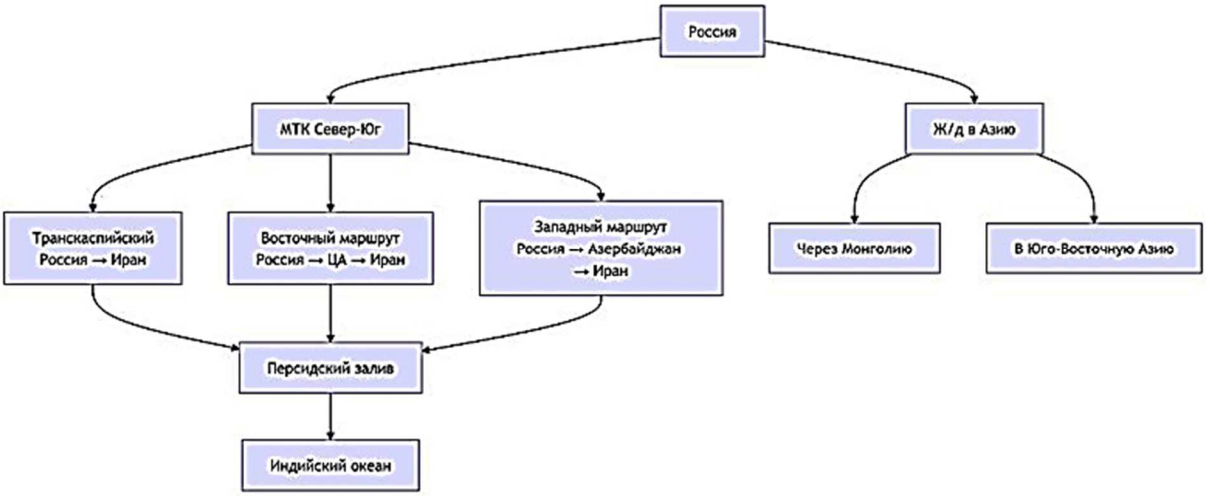
Рисунок 1 – Структура мирового грузооборота

Влияние на экономику и потребителя. Для бизнеса: Возможность диверсифицировать рынки сбыта (экспорт) и закупок (импорт). Бизнес активно везет за границу промышленное оборудование и сырье, что поддерживает российских производителей. Для потребителя: Расширение ассортимента: На полках появляется больше товаров, включая те, что официально покинули рынок. Сдерживание цен: Массовый импорт из Китая в категориях электроники, одежды и товаров для дома создает конкуренцию и не дает ценам резко расти. Товары массового спроса могут даже дешеветь. Давление на цены: с другой стороны, рост экспорта может создавать дефицит и подталкивать вверх цены на некоторые категории товаров (например, сырье и продукты) внутри России. Главный тренд: происходит регионализация логистики. Разные федеральные округа находят своих наиболее эффективных партнеров, исходя из географического положения и логистической выгоды. Это доказывает, что торговая «кровеносная система» экономики адаптируется, создавая новые, подчас неожиданные, но устойчивые связи. Трансформация логистики: главные маршруты будущего [2].

Из-за санкций и запрета на транзит через ЕС российская логистика переживает фундаментальную перестройку. Основная задача – найти новые эффективные маршруты, чтобы сохранить прибыль и клиентов. В фокусе – развитие связей с Азией, Ближним Востоком и Индийским океаном.

Ключевые направления развития на ближайшие 5 лет – Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг». Этот маршрут – один из главных приоритетов, альтернатива традиционным пути через Европу. Он связывает северо-запад ЕАЭС, страны Балтии и Скандинавии с Центральной Азией, Персидским заливом и портами Индийского океана.

В рамках коридора выделяют основные ветки: Транскаспийский маршрут и Путь через порты Астрахани и Махачкалы в России. Схема: Грузы перевозят судами по Каспийскому морю в порты Ирана, а далее доставляют по территории Ирана автомобильным или железнодорожным транспортом.



– Восточный маршрут

Путь: Через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан.

Схема: Выход на железнодорожную сеть Ирана. Также активно используется автомобильная дорога, связывающая Туркменистан, страны Центральной Азии и Иран.

– Западный маршрут

Путь: Через Астрахань, Махачкалу, Самур (Россия) и Азербайджан.

Схема: Сухопутный маршрут через Кавказ, позволяющий выйти в Иран и далее на юг.

Новые железнодорожные маршруты: фокус на Азию. Параллельно усиливается развитие сухопутных путей в восточном направлении, чтобы укрепить связь с быстрорастущими рынками Азии. Через Монголию: Развивается путь, пролегающий через реку Амур и Монголию. В Юго-Восточную Азию (ЮВА): создаются и усиливаются сухопутные коридоры в страны ЮВА через Центральную Азию, обеспечивая альтернативу морским перевозкам [3].

Итог: куда движется логистика? География грузопотоков кардинально меняется. Вместо западного направления через ЕС, фокус смещается на юг (Иран, Индия, страны Персидского залива) и восток (Монголия, Юго-Восточная Азия). Главный тренд: Диверсификация логистических рисков за счет создания сети мультимодальных маршрутов (сочетание морского, железнодорожного и автомобильного транспорта), которые не зависят от политики западных стран. Это определяющая стратегия на ближайшие пять лет.

Литература

1. Соболев В.М. Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности на транспорте : монография / В.М. Соболев, Изюмский А.А., Мотренко Я.А.; ФГБОУ ВО «КубГТУ». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 200 с.
2. Коновалова Т.В. Организация движения : учеб. пособие / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, И.Н. Котенкова. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2023. – 283 с.
3. Коновалова Т.В. Устойчивое развитие городской транспортной системы / Т.В. Коновалова, И.С. Сенин, И.Н. Котенкова; ФГБОУ ВО «КубГТУ». – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 232 с.

References

1. Sobolev V.M. Increasing the efficiency of control and supervisory activities in transport : monograph / V.M. Sobolev, A.A. Izyumsky, Y.A. Motrenko; FSBEI HE «KubSTU». – Krasnodar : Publishing House – South, 2023. – 200 p.
2. Konovalova T.V. Organization of movement : textbook / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, I.N. Kotenkova. – Krasnodar : Publishing house. FSBEI HE «KubSTU», 2023. – 283 p.
3. Konovalova T.V. Sustainable development of the urban transport system / T.V. Konovalova, I.S. Senin, I.N. Kotenkova; FSBEI HE «KubSTU». – Krasnodar : Publishing House – South, 2023. – 232 p.