УДК 656.073

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЫНКОВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ: ЭКОНОМИКА, ПОЛИТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА

♦♦♦♦♦

KEY DRIVERS OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES MARKETS: ECONOMICS, POLITICS AND INFRASTRUCTURE

Кабишева В.М.
Кубанский государственный технологический университет

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

Кузьмина М.А.
Кубанский государственный технологический университет

Олифер В.А.
Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. В статье исследуется совокупность ключевых факторов, определяющих динамику развития региональных рынков транспортно-логистических услуг в современных условиях. Рассматриваются экономические аспекты, включая динамику ВВП и инвестиции в транспортную инфраструктуру в разных странах (Китай, Индия, Казахстан, ЕС, Россия), а также их влияние на конкурентоспособность логистических систем. Особое внимание уделяется политическим и правовым аспектам, таким как санкции, логистическая дипломатия, изменение правовых режимов и бюрократические барьеры. В статье также анализируется инфраструктурное развитие и создание новых транспортных коридоров (Транскаспийский, Северный, Южный) как ответ на геополитические изменения. На основе проведенного анализа делаются выводы о необходимости адаптации логистических систем к новым условиям.

Ключевые слова: инвестиции в инфраструктуру, политические риски, правовое регулирование, транспортные коридоры, геополитика, макроэкономические показатели, логистическая дипломатия.

Kabisheva V.M.
Kuban State Technological University

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

Kuzmina M.A
Kuban State Technological University

Olifer V.A.
Kuban State Technological University

Annotation. The article examines a set of key factors that determine the dynamics of the development of regional markets for transport and logistics services in modern conditions. Economic aspects are considered, including GDP dynamics and investments in transport infrastructure in different countries (China, India, Kazakhstan, EU, Russia), as well as their impact on the competitiveness of logistics systems. Particular attention is paid to political and legal aspects, such as sanctions, logistics diplomacy, changing legal regimes and bureaucratic barriers. The article also analyzes infrastructure development and the creation of new transport corridors (Trans-Caspian, Northern, Southern) as a response to geopolitical changes. Based on the analysis, conclusions are drawn about the need to adapt logistics systems to new conditions.

Keywords: investments in infrastructure, political risks, legal regulation, transport corridors, geopolitics, macroeconomic indicators, logistics diplomacy.

Экономическая стабильность и уровень инвестиций в транспортную инфраструктуру являются ключевыми факторами, определяющими конкурентоспособность логистических систем в международной торговле. В период 2022–2024 гг. на фоне геополитических напряжённостей и изменений в глобальных торговых цепочках, инвестиционные стратегии стран и регионов начали радикально перестраиваться. Основными направлениями стали: обеспечение транспортной независимости, переориентация торговых потоков и развитие альтернативных маршрутов.

Азиатские страны, в особенности Китай, продолжают оставаться лидерами по объёму инвестиций в транспортно-логистическую инфраструктуру. В 2023 году объём прямых государственных вложений Китая в модернизацию портов, железных дорог и сухопутных терминалов превысил 180 млрд долларов. Это стало частью масштабной инициативы «Один пояс – один путь», в рамках которой активно развиваются альтернативные маршруты доставки товаров в Европу – в том числе Транскаспийский маршрут, минующий территорию России и Украины.

Индия, с учётом нарастающей конкуренции с Китаем, инвестирует в развитие коридора «Север – Юг», связывающего её через Иран с Кавказом, Россией и Центральной Азией. Также активно развиваются внутренние грузовые коридоры, логистические парки и цифровизация логистики.

В странах Центральной Азии наблюдается значительное оживление инвестиционной активности в сфере логистики. Казахстан, являясь ключевым узлом Транскаспийского коридора, в 2023 году вложил свыше 2 млрд долларов в развитие железнодорожной инфраструктуры, портов на Каспийском море и мультимодальных логистических центров. Узбекистан, в свою очередь, продолжает модернизацию железнодорожных соединений и расширяет сотрудничество с Китаем и Россией в сфере логистики. Регионы Центральной Азии становятся важнейшим звеном в евразийской транспортной системе.

Экономическая активность в странах ЕС замедлилась из-за инфляционного давления, высоких цен на энергоносители и последствий конфликта в Украине. Тем не менее, логистический сектор остаётся приоритетным направлением для инвестиций. Продолжается реализация масштабных инфраструктурных проектов. Германия, Польша, Нидерланды вкладывают миллиарды евро в развитие железнодорожных и портовых узлов, особенно на восточном направлении. Объём общих инвестиций в логистику в ЕС оценивается в более чем 60 млрд евро за 2023 год.

С начала конфликта в Украине Восточная Европа стала ключевым транзитным регионом между ЕС и постсоветским пространством. Польша, Румыния и Словакия расширяют инфраструктуру для поддержки поставок в Украину, а также частично замещают маршруты, ранее проходившие через Россию. Основное внимание уделяется модернизации железных дорог, портов и пограничных пунктов. В 2023 году ЕС выделил свыше 2 млрд евро на развитие этих направлений. Регион также стал привлекательным для инвестиций в логистику и склады, особенно в Польше и Чехии, в рамках переориентации от китайских производственных цепочек. Восточная Европа укрепляет свою роль как адаптивный и быстроразвивающийся логистический узел на фоне геополитических сдвигов.

На фоне западных санкций Россия переориентирует внешнеэкономические и инвестиционные потоки в сторону Востока и Юга. В 2023 году экономика РФ показала рост ВВП на уровне 3,5 % после предыдущего спада, что сопровождалось увеличением государственных вложений в развитие внутренней логистики. Наибольший акцент сделан на развитие железнодорожной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке (включая БАМ и Транссиб), модернизацию портов на Тихом океане и развитие Северного морского пути (СМП). Общий объём инвестиций в транспортно-логистическую сферу оценивается в 15–18 млрд долларов за 2023 год.

В таблице 1 представлены макроэкономические показатели по регионам.

Таблица 1 – Макроэкономические показатели по регионам

Регион	Рост ВВП, %	Инвестиции в логистику, млрд долларов	Комментарий
Китай	5,2	Более 140	Порты, ЖД, Новый Шелковый путь
Индия	6,1	40	Север-Юг
Казахстан	4,9	Более 2	ТИТР, порты, ЖД
ЕС (в целом)	0,6	Более 60	Инфраструктурные проекты
Восточная Европа	1,9	8	Порты, ЖД, склады
Россия	3,5	18	Восточные коридоры, порты, Северный морской путь

Экономические факторы, включая рост ВВП и объёмы инвестиций в логистику, напрямую влияют на развитие международных перевозок. В 2023 году лидерами по вложениям стали Китай и Индия, активно развивающие транспортную инфраструктуру в рамках своих глобальных инициатив. В условиях меняющейся геополитики инвестиции стали ключевым инструментом обеспечения устойчивости и гибкости глобальных логистических цепочек.

Политическая обстановка в мире оказывает существенное влияние на развитие и функционирование международной логистики. С начала конфликта в Украине геополитические противоречия привели к масштабной перестройке транспортных маршрутов, введению санкций и ограничению доступа к отдельным рынкам. Европейский Союз, США и ряд других стран ввели санкции против России, включая запрет на перевозку определённых видов грузов, закрытие портов и ограничение воздушного и железнодорожного транзита.

В ответ Россия начала переориентацию внешнеэкономических связей в сторону Азии, Ближнего Востока и стран БРИКС, что вызвало рост интереса к альтернативным маршрутам – таким как Северный морской путь, Транскаспийский маршрут и коридор «Север – Юг». Эти политические сдвиги напрямую повлияли на структуру глобальных логистических цепочек, снизили зависимость от западных направлений и усилили значение регионального сотрудничества.

На фоне этого усиливается роль «логистической дипломатии»: страны Центральной Азии, Кавказа и Турции становятся посредниками и новыми транзитными узлами. Также наблюдается усиление государственного контроля над стратегической логистической инфраструктурой и транспортной безопасностью – как в странах ЕС, так и в России и Китае.

Отдельной проблемой является различность правовых режимов в разных странах. Международные перевозки регулируются обширной системой нормативно-правовых актов, охватывающих как национальные законодательства, так и международные соглашения. Одним из ключевых вызовов последних лет стало ужесточение правовых режимов в связи с санкциями, экспортным контролем и ограничениями на транзит грузов. Эти меры особенно затронули Россию, Беларусь и их торговых партнёров, повлияв на доступ к европейским и американским логистическим каналам.

Ряд международных конвенций продолжает действовать – таких как Конвенция о международной перевозке грузов (CMR), Конвенция о морской перевозке, договоренности в рамках ЕАЭС и т.п. Однако в условиях геополитической напряжённости соблюдение единых стандартов осложняется, а отдельные страны усиливают контроль за стратегическими товарами и логистическими операциями.

Также наблюдается рост бюрократической нагрузки: ужесточение таможенных процедур, сертификационных требований, необходимость двойной документации при пересечении санкционных или нестабильных регионов. В то же время в рамках новых торговых союзов развивается собственная договорная база, упрощающая перевозки в обход западной нормативной системы.

Таким образом, политические и правовые аспекты становятся неотъемлемой частью логистических рисков, требующих высокой адаптивности со стороны перевозчиков и экспортеров, а также постоянного мониторинга изменений в мире и национальном праве.

Развитие транспортной инфраструктуры остаётся одним из ключевых факторов стабильности и эффективности международных перевозок. В последние годы на фоне глобальных вызовов – конфликта в Украине, санкционных ограничений и переориентации торговых потоков – активизировалась модернизация как существующих маршрутов, так и создание альтернативных транспортных коридоров.

Европейский союз продолжает реализацию программы, направленной на формирование единой трансъевропейской транспортной сети. Особое внимание уделяется восточному направлению – модернизации железных дорог и портов Польши, Румынии и стран Балтии, которые стали важными логистическими точками для грузопотоков, связанных с Украиной.

Центральная и Восточная Европа играют всё более значимую роль как буферные зоны между ЕС и восточными странами. Реализуются проекты по модернизации трансграничной логистики, а также наращиваются мощности складов и терминалов на новых маршрутах.

Россия, в условиях ограниченного доступа к западным маршрутам, сосредоточила усилия на развитии восточной логистики. Основные инвестиции направлены на

расширение Транссибирской магистрали, Байкало-Амурской магистрали (БАМ), портов Дальнего Востока и Северного морского пути. Также развивается мультимодальный транспорт через Каспийское море и Южный коридор (Иран – Каспий – Россия).

Китай и страны Азии продолжают инвестировать в логистику в рамках инициативы «Один пояс – один путь», создавая новые маршруты доставки в Европу в обход нестабильных зон. Особое значение приобрёл Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТИТР), соединяющий Китай, Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и Турцию с выходом на ЕС.

Основные транспортные коридоры 2025 г. представлены на рисунках с 1–3.



Рисунок 1 – Транскаспийский транспортный коридор



Рисунок 2 – Северный транспортный коридор

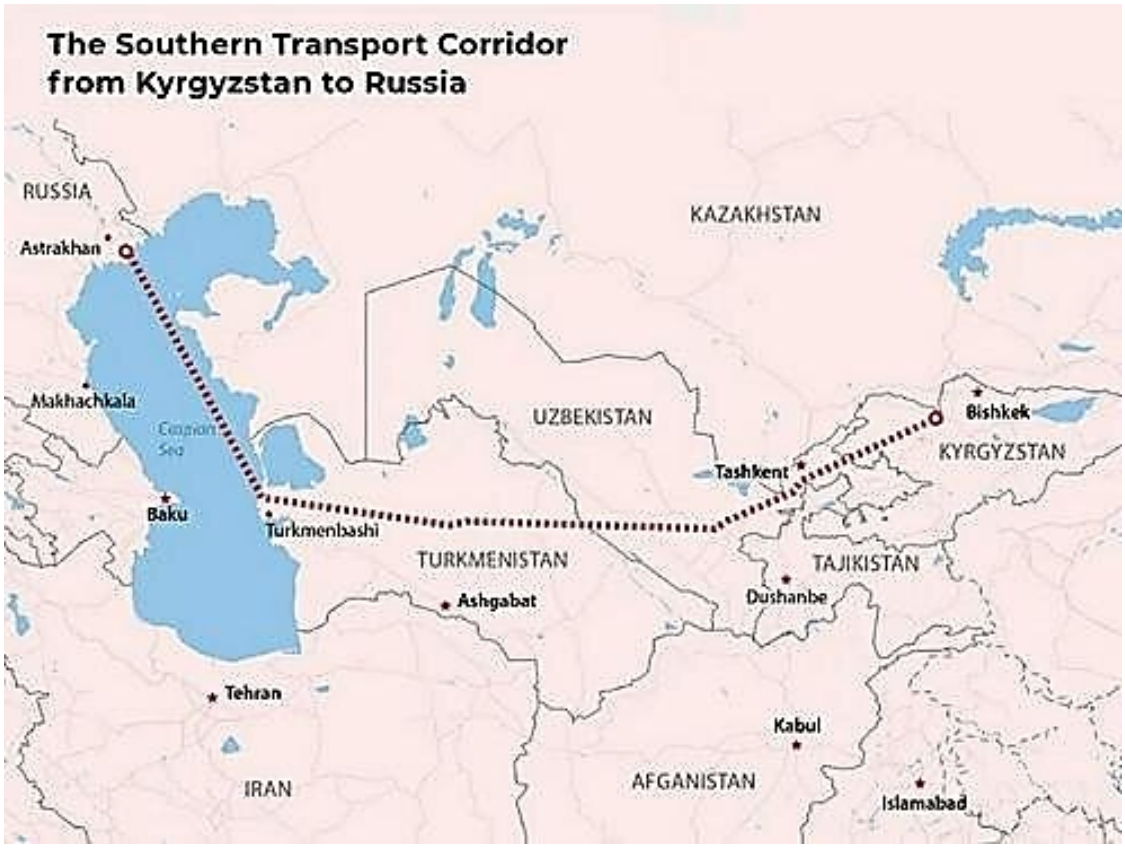


Рисунок 3 – Южный транспортный коридор

Развитие инфраструктуры сопровождается цифровизацией логистики: внедряются интеллектуальные системы управления грузопотоками, автоматизированные склады и терминалы, электронные таможенные и транзитные платформы. Это позволяет повысить скорость и прозрачность перевозок на фоне растущих геополитических и регуляторных рисков.

Инфраструктурное развитие в 2023–2025 гг. направлено не только на модернизацию, но и на геостратегическое переосмысление логистики, где ключевым становится устойчивость и гибкость транспортных коридоров.

Литература

1. Векторы инновационного развития транспорта в условиях перехода к цифровой экономике / А.А. Чумак [и др.] // Тенденции и перспективы инновационного развития цифровой экономики: Материалы I международной научно-практической конференции, Душанбе, 08–09 апреля 2026 года. – Душанбе: Таджикский технический университет им. акад. М.С. Осими, 2026. – С. 150–154. EDN OLTBND
2. Коновалова Т.В. Технология блокчейн в транспортной логистике / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, В.М. Плаксунова // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2023. – № 4. – С. 70–72. EDN MSQLNQ
3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и формирование его грузовой базы / А.В. Власова [и др.] // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2025. – № 1. – С. 31–35. EDN ITZCDX
4. Определение перспективной интенсивности транспортных средств для моделирования транспортных потоков / В.О. Архипов [и др.] // Интегрированные транспортные решения: вызовы современности и перспективы будущего: материалы Международной научно-практической конференции, Краснодар, 07–09 октября 2025 года. – Краснодар : Индивидуальный предприниматель Кабанов Виктор Болеславович (Издательство «Новация»), 2025. – С. 134–140. EDN LWUTYK
5. Основные тенденции развития и направления совершенствования терминальной системы грузовых перевозок в международном сообщении / М.А. Кузьмина [и др.] // Актуальные во-

просы организации автомобильных перевозок, безопасности движения и эксплуатации транспортных средств : Сборник научных трудов по материалам XX Международной научно-технической конференции, Саратов, 24 июня 2025 года. – Саратов : Саратовский государственный технический университет им. Ю.А. Гагарина, 2025. – С. 141–147. EDN GADGCU

References

1. Vectors of innovative development of transport in the context of the transition to the digital economy / A.A. Chumak [et al.] // Trends and prospects of innovative development of the digital economy: Materials of the I International Scientific and Practical Conference, Dushanbe, 08–09 April 2026. – Dushanbe : Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi, 2026. – P. 150–154. EDN OLTBND
2. Konovalova T.V. Blockchain technology in transport logistics / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, V.M. Plaksunova // Science. Technology. Technology (Polytechnic Bulletin). – 2023. – № 4. – P. 70–72. EDN MSQLNQ
3. The international transport corridor «North-South» and the formation of its cargo base / A.V. Vlasova [et al.] // Science. Technology. Technology (Polytechnic Bulletin). – 2025. – № 1. – P. 31–35. EDN ITZCDX
4. Determination of the prospective intensity of vehicles for modeling traffic flows / V.O. Arkhipov [et al.] // Integrated transport solutions: challenges of our time and prospects for the future: materials of the International Scientific and Practical Conference, Krasnodar, October 07–09, 2025. – Krasnodar : Individual entrepreneur Kabanov Viktor Boleslavovich (Novatsiya Publishing House), 2025. – P. 134–140. EDN LWUTYK
5. The main trends in the development and directions of improving the terminal system of freight transportation in international traffic / M.A. Kuzmina [et al.] // Actual issues of the organization of road transport, traffic safety and operation of vehicles: Collection of scientific works based on the materials of the XX International Scientific and Technical Conference, Saratov, June 24, 2025. – Saratov : Saratov State Technical University named after Yu.A. Gagarin, 2025. – P. 141–147. EDN GADGCU