

Ольховиков Сергей Эдуардович, к.э.н., доцент,
Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск

Olkhovikov Sergey Eduardovich,
Candidate of Economics, Associate Professor,
Siberian Transport University, Novosibirsk

Валов Артем Константинович, студент,
Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск

Valov Artyom Konstantinovich, student,
Siberian Transport University, Novosibirsk

**ПРОБЛЕМЫ И УГРОЗЫ ДЛЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ И ФОРМИРУЮЩИХСЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ
CHALLENGES AND THREATS TO EXISTING AND EMERGING
INTERNATIONAL SUPPLY CHAINS**

Аннотация: Международные логистические цепи являются основой современной экономики. Проблемы и угрозы, с которыми сталкивается современная мировая логистика – одни из важнейших вопросов, имеющие влияния на все мировое сообщество. Для грамотного решения данных проблем необходим их детальный анализ, произведенный в данной статье.

Abstract: International logistics chains are the backbone of modern economies. The problems and threats facing modern global logistics are some of the most important issues that have an impact on the entire global community. For competent solution of these problems, it is necessary to analyze them in detail, made in this article.

Ключевые слова: международная логистика, международные логистические цепи, угрозы, проблемы.

Keywords: international logistics, international logistics chains, threats, challenges.

Современный мир невозможно представить без международной торговли. Глобализация вынуждает страны специализироваться на производстве конкретных товаров или же на добыче полезных ископаемых, необходимых для производства этих товаров. Поэтому проблемы и угрозы как действующих, так и потенциальных логистических коридоров являются актуальными для рассмотрения.

Если рассматривать проблемы и угрозы, с которыми сталкивается международная логистика, то их можно разделить на несколько категорий: внутренние, заключающиеся в самих логистических цепях и их технической составляющей, и внешние, основанные зачастую на политических решениях тех или иных игроков рынка.

Если рассматривать внутренние проблемы, то стоит обратить внимание на пропускную способность тех или иных логистических коридоров. Так, например, произошло с Транссибирской магистралью из-за разворота грузопотоков с «запада» на «восток»: инфраструктура, заточенная под определенную пропускную способность в определенном направлении просто неспособна быстро адаптироваться к резким изменениям. И главной проблемой технической части современных крупных логистических цепей, в том числе и международных, является то, что инфраструктура, необходимая для функционирования данных цепей является капиталоемкой и, зачастую, не мобильной и сложно возводимой.



Так, по данным электронных ресурсов, стоимость проектирования и возведения складской инфраструктуры равняется от 70 до 85 тысяч российских рублей за квадратный метр в зависимости от сложности объекта [1], стоимость строительства одного километра железнодорожного полотна без учета сопутствующей инфраструктуры (станционные комплексы, устройства безопасности и т.п.) – от 73 до 92 млн. российских рублей [2]. Стоимость подвижного состава тоже остается довольно высокой: у полувагона – 6,3 млн. российских рублей [3], у грузового самолета российского производства модели ИЛ-76 – 3,57 млрд. российских рублей [4], у судна для перевозки нефтепродуктов – 54-60 млн. долларов США [5].

Рассматривая внешние угрозы для международных логистических цепей, можно выделить следующие:

- военные конфликты;
- экономические и политические санкции;
- чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера;
- эпидемиологическая ситуация в мире.

Рассматривая вооруженные столкновения, как угрозу для международных логистических цепей, стоит отметить, что не всегда данная угроза является следствием разрушения или угрозы разрушения логистической инфраструктуры в ходе непосредственного соприкосновения сторон, как, например, закрытие аэропортов в Индии и Израиле из-за их конфликтов с соседними государствами [6, 7]. Иногда происходит блокировка поставок транзитом через государства, на территории которых происходят вооруженные конфликты, при этом разрушения самой инфраструктуры не происходит или же транзит прекращается через нейтральные территории, под угрозой разрушения инфраструктуры и/или подвижных единиц. Тем не менее – логистические цепочки нарушаются. Чаще всего из-за этого страдают именно потребители товаров и ресурсов.

Еще один противник международных логистических цепей – санкции. При том не всегда страшен прямой запрет на импорт или экспорт тех или иных товаров из конкретной страны. Иногда страшнее ведение так называемых «торговых войн», когда государства душат друг друга неподъемными пошлинами на ввоз тех или иных товаров. Это способствует уменьшению товарооборота, а, соответственно, и уменьшению загруженности логистических цепей, что, в свою очередь, в следствие существенного падения, ставит вопрос о рентабельности перевозок данных товаров ввиду повышения цен на логистические услуги.

Исследуя рынок грузоперевозок между Россией и Европой, можно четко наблюдать увеличение стоимости доставки в 2 – 3 раза в период с 2022 по 2023 год. Так, по данным перевозчиков, средняя цена доставки из Польши в Россию возросла до 3000 евро, а наценка за увеличение маршрута и оформление документов по «параллельному» импорту составляла около 2000 евро. Схожая тенденция наблюдается и в 2024 году, что подтверждают данные, приведенные на рисунке 1 [8, 9].



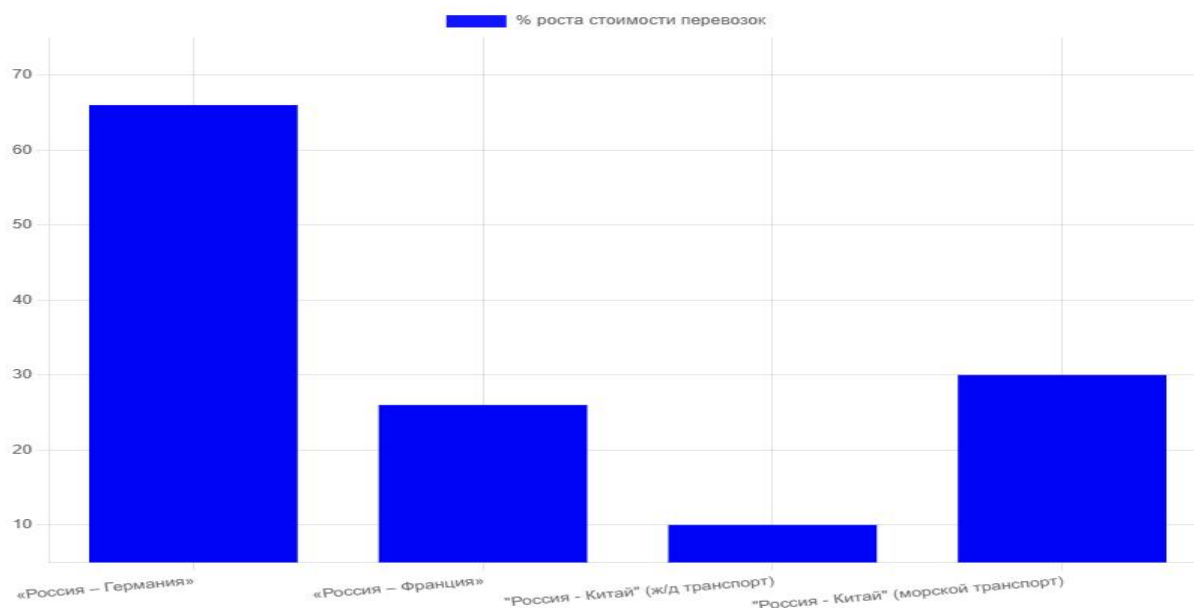


Рис. 1 – Диаграмма роста стоимости международных логистических услуг в 2024 году

Еще одной проблемой, связанной с введением санкций, является то, что международные логистические перевозки переходят в «серую» зону, которая труднее контролируется, а значит – повышается цена на логистические услуги при падении качества, также пропадает ряд гарантий, имеющих у «белых» международных логистических компаний. Помимо этого, «теневые» логистические цепи также могут быть крайне опасны для экологии ввиду также отсутствующего соответствующего контроля как от государств участников логистических цепей, так и от мирового сообщества.

Чрезвычайные ситуации техногенного и природного характера также опасны для логистических цепей, в том числе и международных. Например –

извержение вулкана Эйяфьядлайёкюдль, которое повлекло за собой отмену более 63 авиарейсов, в том числе и грузовых [10].

Влияние эпидемиологической ситуации на все сферы, в том числе и на логистические цепочки, особенно международные также трудно отрицать [11]. Вспоминая пандемию COVID-19, можно отметить, что многие логистические цепочки были нарушены, при том эти же логистические цепочки и стали причиной распространения инфекции.

На рисунке 2 представлена диаграмма товарооборота Российской Федерации с другими государствами за последние семь лет.

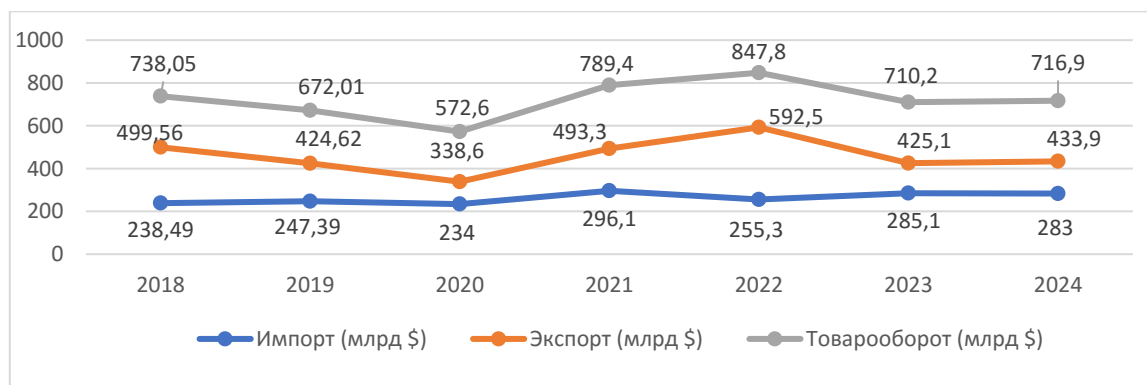


Рис. 2 – Диаграмма российского товарооборота за семь лет



Анализируя рисунок 2, можно четко проследить зависимость периодов в России и российского товарооборота и, как следствие, загруженности международных логистических цепей, связывающих нашу страну с другими. Так, заметные спады наблюдаются в 2020 году, когда страна переживала пандемию COVID-19, при этом наблюдается увеличение в 2021 ввиду отмены ряда ограничений. Также на диаграмме видно падения экспорта в 2023-2024 годах после введения санкций против экономики нашего государства. Данная диаграмма подтверждает влияние ранее описанных угроз на международные логистические цепи.

Делая вывод, можно сказать, что современная международная логистика сталкивается со множеством различных проблем и угроз, которые требуют создания новых решений для того, чтобы груз прибыл из точки «А» в точку «Б» в целостности, сохранности, за минимальное время и за оптимальное количество затраченных средств.

Список литературы:

1. Борисенко, Е. Стоимость строительства склада: рынок BTS в 2024 / Борисенко Е // Skladmars.ru – (дата обращения: 07.05.2025). – Текст: электронный.
2. Строительство одного км железной дороги // ЖелДорСпецПроект – (дата обращения: 07.05.2025). – Текст: электронный.
3. Илатовский, Д. Ситуация на рынке полувагонов в 2023 году изменилась / Илатовский Д // РЖДПартнер.ру – (дата обращения: 07.05.2025). – Текст: электронный.
4. Сафронов, И. ИЛ-76 меняют полетное задание / Сафронов И, Джорджевич А, Титов С // Коммерсантъ – (дата обращения: 07.05.2025). – Текст: электронный.
5. Спрос и цены на новые танкера: ожидания 2022 года // KORABL.RU – (дата обращения: 07.05.2025). – Текст: электронный.
6. Индия закрыла 32 аэропорта в стране из-за резкого обострения конфликта с Пакистаном // БизнесOnline – (дата обращения: 11.05.2025). – Текст: электронный.
7. Аэропорт в Тель-Авиве закрыли из-за падения осколков йеменской ракеты // РИА Новости – (дата обращения: 11.05.2025). – Текст: электронный.
8. Ольховиков, С. Э. Анализ возможных вариантов размещения мультимодального транспортно-логистического центра для грузовладельцев новосибирской области / С. Э. Ольховиков, Д. Д. Воликов // Тенденции развития науки и образования. Самара. Номер: 98-11 Год: 2023 – С. 217-220 – EDN: EOMXTR.
9. Ольховиков, С. Э. Проблемы логистики и хранения зерновых грузов и пути их решения / С. Э. Ольховиков, Е. А. Петренева // Вестник транспорта Поволжья. – 2023. – № 6 (102). – С. 78-86. – EDN HNCCZL.
10. Петренева, Е. А. Перспективные технологии перевозки тарно-штучных грузов / Е. А. Петренева // Вестник транспорта Поволжья. – 2024. – № 5 (107). – С. 72-80. – EDN SMVTNH.
11. Формирование узловых мультимодальных транспортно-логистических центров / С. Э. Ольховиков, Е. А. Петренева, И. Н. Кагадий, О. Б. Шерстобитова // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2023. – № 1 (89). – С. 106-118. – DOI 10.46973/0201-727X_2023_1_106. – EDN SGTOWB.

