

КРИЗИС В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ: ПРИЧИНЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ И ПРОГНОЗЫ НА БУДУЩЕЕ (НА ПРИМЕРЕ МАРШРУТА КИТАЙ – РОССИЯ)

Афанасьева Мария Алексеевна

*студент, кафедра регионоведения и экономики зарубежных стран,
Воронежский государственный университет,
РФ, г. Воронеж*

THE CRISIS IN INTERNATIONAL TRANSPORT LOGISTICS: CAUSES, CONSEQUENCES AND FORECASTS FOR THE FUTURE (USING THE EXAMPLE OF THE CHINA–RUSSIA ROUTE)

Afanasyeva Maria Alekseevna

*student, Department of Regional Studies and Economics of Foreign
Countries,
Voronezh State University,
Russian Federation, Voronezh*

АННОТАЦИЯ

В статье приводится анализ кризиса международной транспортной логистики на современном этапе. Работа построена на методе построения сценариев. Моделируется три метода: позитивный, негативный и наиболее реалистичный. Также приводятся причины кризиса и его последствия для импорта товаров.

ABSTRACT

The article provides an analysis of the crisis of international transport logistics at the present stage. The work is based on the method of constructing scenarios. Three methods are modeled: positive, negative and the most realistic. The reasons for the crisis and its consequences for the import of goods are also given.

Ключевые слова: кризис, транспортная логистика, метод сценариев, международная логистика.

Keywords: crisis, transport logistics, scenario method, international logistics.

С каждым годом упоминания роли Китая в мировой экономике в СМИ непрерывно растут. И это не просто так. Сегодня КНР занимает второе место в мире по уровню ВВП, уступая только Соединенным Штатам Америки. Особенно после введения Западом санкций против России торгово-экономическое сотрудничество между странами заметно укрепилось, достигнув рекордных показателей. Так, товарооборот Китая и России по итогам 2024 года вырос почти на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив рекордные почти 245 миллиардов долларов.

Транспортная логистика является одной из ключевых составляющих глобальной экономики, обеспечивая бесперебойное движение товаров между странами. Однако в последние годы эта отрасль столкнулась с рядом серьезных проблем, которые существенно повлияли на ее развитие. На примере маршрута Китая – Россия я рассмотрю основные причины кризиса в транспортной логистике, его последствия и возможные прогнозы на будущее.

Стоит начать с ответа на вопрос: какие факторы привели к тому, что транспортная сфера сейчас сталкивается с кризисом и как это влияет на логистическую сферу?

Во-первых, санкции, введенные против России после начала специальной военной операции, усложнили проведение транзакций между Россией и Китаем. Для операторов логистики в том числе это привело к трудностям с оплатой транспортных услуг, складской аренды и других критически важных процессов. Так, с февраля 2024 года трансграничные расчеты с Китаем значительно усложнились. Если ранее средний срок на международный перевод составлял 2-3 рабочих дня, то теперь денежные средства доходят до китайских партнеров от нескольких месяцев до полугода. Все это привело к тому, что бизнес был вынужден обратиться к услугам платежных агентов из других стран, которые за определенный процент (около 5% от суммы заказа) готовы перевести деньги китайским партнером. Однако у российской стороны нет никакой гарантии, что эти деньги в конечном счете дойдут.

Во-вторых, действующая высокая ключевая ставка в РФ ограничивает потребительский спрос, поэтому средний и малый бизнес вынужден сокращать объемы отгрузок товара из Китая, для того чтобы сэкономить деньги на таможенные сборы, пошлины, НДС, оплату транспортных услуг и самого товара. В свою очередь дефицит заказов для логистов привел к тому, что многие грузоотправители сократили число транспортных подрядчиков (примерно на 20% по сравнению с 2024 годом). Острая конкуренция за перевозку груза привела к вынужденному снижению цен. Как следствие цены на магистральные перевозки упали до 50 рублей за километр, хотя минимальная окупаемость составляет 100 рублей.

Ситуация усугубилась после вступления в силу законодательных поправок с 1 марта 2025 года в Устав автомобильного транспорта. Теперь Иностранные перевозчики могут совершать внутренние рейсы после завершения международной перевозки. Иными словами, были разрешены каботажные перевозки (транспортировка грузов и пассажиров между двумя пунктами в пределах одного государства, выполненная иностранным перевозчиком). Это привело к тому, что зарубежные компании с доступным подержанным транспортом и государственной поддержкой в своих странах могут отобрать значительную долю рынка у российских компаний.

В-третьих, акцидентное или непредвиденное изменение стоимости фрахта (плата за доставку груза) наглядно можно было проследить в конце прошлого года. Причиной тому стал дефицит контейнерного оборудования по всему миру и особенно в Китае. Вызван данный дефицит был как преобладающим количеством импорта над экспортом из стран Юго-Восточной Азии, так и появлением пиратствующих Хуситов в Красном море. Это также повлияло на возврат контейнеров в порты отправления, ведь вместо привычного и оптимального маршрута через Суэцкий канал, судам приходилось плыть через Мыс Доброй Надежды и огибать Африку, что увеличило общие транзитные сроки и оборот контейнерного оборудования соответственно.

На основании вышеупомянутых факторов можно предположить и построить, используя метод построения сценариев, три сценария: оптимистичный, пессимистичный и наиболее вероятный.

1. Позитивный сценарий.

Предположительно, временное снижение импорта товаров может привести к тому, что морские линии будут вынуждены снизить стоимость фрахта (плату за доставку груза) на 20%, что сделает логистику более доступной для российской и китайской стороны.

Во-вторых, введенные Президентом США пошлины на товары из Китая привели к очередному витку торговой войны между странами. Теперь КНР все более остро будет нуждаться в рынках сбыта своего товара, значит, где раньше китайские поставщики не шли на уступках ценах, то сегодня они будут вынуждены пожертвовать своей маржинальностью.

В-третьих, даже если Хуситы продолжают свою операцию в Красном море, есть альтернативные способы доставки товаров: жд перевозка, авиа и прямое авто.

2. Пессимистичный сценарий

Во-первых, снижение объема импортных поставок незначительное и характерно для весеннего периода, когда уже большая часть товаров отгружена до и после китайского нового года и понижение стоимости фрахта для морских линий на 20% будет неприбыльным.

Во-вторых, даже не смотря на введенные пошлины на товары из Китая, китайские банки все также вынуждены замораживать денежные средства из России, что не улучшит ситуацию в трансграничных операциях.

В-третьих, все также сложно делать прогнозы по тому, когда закончится война в Красном море, а китайские поставщики не заинтересованы в увеличении сроков доставки товара до российского потребителя.

Наконец стоит построить *наиболее вероятный сценарий* развития событий в логистике в ближайшей перспективе.

Первое и самое главное – в течение последних нескольких месяцев стоимость фрахта имеет тенденцию снижаться и может упасть до уровня пандемийного периода.

Второй аспект заключается в том, что российский бизнес уже приспособился к услугам платежным агентам и не возлагает надежды на возобновление привычных прямых транзакций в Китай.

В-третьих, не стоит ожидать скорейшего завершения конфликта в Красном море, а российским бизнесменам стоит рассмотреть альтернативные варианты доставки грузов. Например, авиадоставка, жд перевозка или прямое авто из Китая.

Таким образом, влияние санкций на экономику России и торговлю с Китаем носит комплексный характер. Несмотря на то, что санкции представляют собой серьезное испытание для российской экономики, они одновременно создают новые возможности для расширения сотрудничества с Китаем. Тем не менее, для обеспечения устойчивого экономического развития и снижения рисков, связанных с чрезмерной зависимостью от одного партнера, России важно диверсифицировать внешнеторговые связи, развивать внутреннее производство и укреплять отношения с другими странами.

На основании вышеприведенного анализа можно сделать вывод, что транспортная сфера сейчас находится в затяжном кризисе. Наиболее вероятный сценарий развития событий свидетельствует о том, что шансы выхода из него есть и они высоки. Несмотря на высокую стоимость фрахта, военную операцию хуситов в Красном море и комиссию платежных агентов бизнес приспособился к текущим реалиям и продолжает демонстрировать такую положительную динамику.

Список использованных источников

1. Росляков А. Россия с 1 марта разрешит каботажные перевозки и запретит выезд без оплаты штрафов // АТИ, Центр: Система грузоперевозок. 2025. 28 янв. URL: <https://news.ati.su/news/2025/01/28/rossija-s-1-marta-razreshit-kabotazhnye-perevozki-i-zapretit-vyezd-bez-oplaty-shtrafov-649639/> (дата обращения: 12.06.2025).
2. Товарооборот России и Китая по итогам 2024 года вырос на 2% до 245 млрд долларов [Электронный ресурс] // InfraNews. — 2025. — 20 янв. — URL: <https://www.infranews.ru/vneshnyaya-torgovlya/66671-tovarooborot-rossii-i-kitaya-po-itogam-2024-goda-vyros-na-2-do-245-mlrd-dollarov/> (дата обращения: 01.06.2025)
3. Платежи в Китай в 2024 из России: обзор основных способов // Klerk.ru. — 2024. — 13 сентября. — URL: <https://www.klerk.ru/materials/2024-09-13/platezhi-v-kitay-v-2024-iz-rossii-obzor-osnovnyh-sposobov/> (дата обращения: 10.06.2025).