

УДК 656.025.4

10. ТРАНСФОРМАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК ПОД ВЛИЯНИЕМ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Гилетич Е.В., студент гр.373904

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
г. Минск, Республика Беларусь*

Фещенко С.Л. – старший преподаватель

Аннотация. В данной статье исследуется трансформация глобальных цепей поставок под влиянием развития логистических маршрутов Нового Шелкового пути. Анализируются параметры традиционных морских коридоров и новых трансевразийских сухопутных направлений. Рассматриваются механизмы диверсификации транспортных маршрутов, изменение товарного профиля евразийского транзита и методы хеджирования логистических рисков для повышения общей устойчивости международной торговли в условиях макроэкономической неопределенности.

Ключевые слова. Новый Шелковый путь, управление цепями поставок, диверсификация маршрутов, логистические риски, транзитное время, мультимодальные перевозки, евразийский транзит

В современной мировой экономике управление цепями поставок традиционно строилось на снижении затрат и четкой организации грузопотоков. Долгое время главной концепцией логистики оставалась система доставки точно в срок. Она позволяла компаниям держать минимум запасов на складах и экономить денежные средства. Однако кризисы последних лет, включая пандемию и геополитические изменения, выявили слабые места такого подхода. Сроки доставки и стоимость фрахта резко выросли, из-за чего участникам рынка пришлось пересмотреть свои стратегии и начать формировать резервные запасы. В связи с этим в данной работе исследуется, как меняются мировые цепи поставок под влиянием транспортных маршрутов Нового Шелкового пути. Инициатива Один пояс – один путь серьезно меняет логистику на территории Евразии [1]. Цель исследования заключается в анализе того, как распределение грузов по разным транспортным коридорам помогает снижать логистические риски. Для достижения этой цели в статье решаются следующие задачи: рассматриваются особенности традиционных морских перевозок, анализируются изменения в сухопутных коридорах Нового Шелкового пути, а также оценивается, как поменялись типы перевозимых товаров и с какими новыми рисками сталкивается отрасль.

Исторически сложилось так, что основа мировой торговли опирается на морские перевозки – на них приходится около 80 процентов всех мировых грузов [2]. Товары из Азии в Европу доставляются по давно известным водным путям. Главными точками на этом маршруте выступают Южно-Китайское море, Малаккский пролив, Индийский океан, Баб-эль-Мандебский пролив и Суэцкий канал. Основное преимущество заключается в значительной экономии на масштабах перевозок. Современные суда-гиганты способны вместить более 24 тысяч стандартных контейнеров. За счет таких крупных объемов транспортные компании могут существенно снизить стоимость перевозки каждого отдельного груза. Традиционно морем отправляют сырье, различные наливные и навалочные грузы, а также недорогие товары массового спроса. Для этих категорий низкая цена доставки имеет решающее значение и важнее скорости.

Однако у морских перевозок есть серьезные недостатки. Доставка груза из портов Китая в Северную Европу обычно занимает от 35 до 45 суток. Из-за такого длительного нахождения в пути, денежные средства компаний-отправителей оказываются надолго заморожены. Кроме того, скопление огромного количества судов на одних и тех же маршрутах создает эффект узкого горлышка. Например, пропускная способность Суэцкого канала строго ограничена его размерами. Любая блокировка этого пути показывает, что у мировой логистики нет запасных вариантов, и это сразу приводит к цепочке задержек и массовым очередям в портах прибытия. К другим рискам относятся угрозы безопасности флота и необходимость обходить зоны конфликтов. Если судам приходится идти в обход через мыс Доброй Надежды, время в пути увеличивается в среднем на две недели. Участники рынка также регулярно сталкиваются с резкими скачками цен на перевозки, постоянными заторами на морских терминалах и внезапными отменами рейсов, когда судовладельцы пытаются искусственно ограничить количество доступных мест на судах.

Транспортные коридоры в Евразии сегодня активно перестраиваются благодаря развитию Нового Шелкового пути. Чтобы не зависеть от одного единственного маршрута и избегать глобальных сбоев, транспортные компании массово осваивают сухопутные пути и комбинированные перевозки. Развитие сразу нескольких альтернативных логистических каналов позволяет не останавливать торговлю даже в условиях кризисов. Всю эту новую транспортную сеть можно разделить на три главных направления.

Северный коридор долгое время оставался самым понятным и стабильным. Это традиционный маршрут, который пролегает по железным дорогам России и Беларуси через крупные пограничные переходы, например, Забайкальск или Достык. Его главное преимущество заключается в единой

железнодорожной колеи на большей части пути, что позволяет поездам идти с высокой скоростью без лишних остановок. Однако текущая международная обстановка заставила многие международные компании искать обходные пути для снижения рисков блокировки грузов.

Центральный коридор, который также называют Транскаспийским маршрутом, получил сейчас огромный толчок к развитию, но технически он устроен гораздо сложнее. Это классический пример комбинированной доставки. Маршрут идет из Китая через Казахстан, затем контейнеры снимают с платформ и перегружают на паромы для пересечения Каспийского моря, после чего они продолжают сухопутный путь через Азербайджан, Грузию и Турцию. Постоянные перевалки груза с поезда на судно и обратно отнимают время, но сегодня этот коридор стал важнейшим независимым каналом для безопасного обхода нестабильных регионов.

Южный коридор ориентирован на транзит грузов через страны Центральной Азии в Иран и далее в государства Ближнего Востока. Пока этот путь требует значительных финансовых вложений в строительство новых дорог сквозь сложный горный рельеф и сильно зависит от политической стабильности на самом Ближнем Востоке. Тем не менее, он стратегически важен, так как открывает прямой выход к портам Персидского залива и Индийского океана. Наличие сразу нескольких независимых направлений дает компаниям главное преимущество – гибкость. Логистическая сеть перестает быть уязвимой прямой линией и превращается в прочную паутину. Если на каком-то участке возникает затор из-за нехватки железнодорожных платформ, порты не справляются с потоком контейнеров или внезапно закрываются границы, специалисты могут оперативно перенаправить товарные потоки по запасному маршруту. Это позволяет компаниям выполнять обязательства перед заказчиками и доставлять товары в срок даже при сильной мировой нестабильности.

Главным преимуществом сухопутных маршрутов через Евразию стало существенное сокращение времени в пути. Прямые контейнерные поезда доставляют грузы из центральных и западных провинций Китая в Европу всего за 12–18 дней [4]. Это позволяет компаниям быстрее реагировать на изменение спроса и хранить меньше запасных товаров на складах. Однако у маршрутов Нового Шелкового пути есть серьезные недостатки. Во-первых, пропускная способность железных дорог несопоставима с теми значительными объемами, которые может перевозить морские суда. Во-вторых, разная ширина железнодорожной колеи. В Китае и странах Европы она составляет 1435 миллиметров, а на территории СНГ – 1520 миллиметров. Из-за этого на границах приходится перегружать контейнеры с одного состава на другой. Это неизбежно замедляет движение и приводит к заторам, особенно когда поток грузов резко возрастает и инфраструктура перестает справляться. Кроме того, стоит учитывать экономический фактор. На первых этапах развития эти сухопутные коридоры были рентабельны во многом благодаря китайским субсидиям. Власти регионов компенсировали грузоотправителям разницу в стоимости по сравнению с более дешевой доставкой по морю.

Ускорение доставки закономерно повлияло на то, какие именно грузы стали перевозить по сухопутной части Евразии. По железной дороге теперь чаще отправляют дорогие товары. На сегодняшний день основу таких перевозок составляют электроника, компьютерная техника, автозапчасти, лекарства и заказы из интернет-магазинов. Перевозить данные категории грузов по суше экономически выгодно. Для дорогих товаров финансовые потери от того, что денежные средства заморожены на сорок дней морского рейса, чаще всего оказываются выше, чем переплата за более дорогой железнодорожный тариф.

Использование комбинированных маршрутов помогает логистическим операторам распределить риски и значительно снизить историческую зависимость от проблем на традиционных морских путях. Теперь забастовки в крупных портах, угрозы безопасности судоходства или внезапные заторы в узких проливах не приводят к полной остановке поставок. Однако на смену этим угрозам приходят новые специфические сложности, характерные именно для длинных трансграничных сухопутных перевозок. Надежность всей логистической цепи при выборе таких маршрутов начинает напрямую зависеть от таможенных правил, бюрократических процедур и пропускной способности инфраструктуры каждой отдельной страны на пути следования.

Компании неизбежно сталкиваются с существенными дополнительными расходами из-за сложного оформления сопроводительных документов, постоянной разницы в национальных законодательствах и многократных физических проверок грузов на пограничных переходах. Ситуацию серьезно усложняет отсутствие единой цифровой системы обмена данными между всеми транзитными государствами. Любая незначительная опечатка или ошибка в оформлении таможенной декларации может привести к длительному простоем контейнеров на границе или даже к временному аресту товара. Дополнительным технологическим барьером часто выступает необходимость перегрузки контейнеров на другие платформы из-за разницы в ширине железнодорожной колеи между соседними странами, что также отнимает транзитное время и создает непредвиденные издержки.

Кроме того, нестабильная международная обстановка формирует совершенно новый уровень угроз. Внезапные изменения санкционных режимов, риски вторичных ограничений для самих транспортных компаний, внутренние конфликты в транзитных государствах или резкие дипломатические разногласия между соседними странами могут за один день полностью заблокировать ранее надежный транспортный коридор. Из-за столь высоких и непредсказуемых рисков участникам рынка приходится кардинально менять привычные подходы к работе [5]. Сегодня логистам необходимо не просто строить прямой

маршрут из точки отправления в точку назначения, а детально прорабатывать многоуровневые запасные планы. Это требует постоянного мониторинга политической ситуации, выделения дополнительных денежных средств на сложное страхование грузов и обязательного внедрения современных аналитических систем для прогнозирования и управления рисками.

Анализ развития транспортных коридоров Нового Шелкового пути наглядно показывает, что подходы к управлению мировыми цепями поставок претерпевают серьезные изменения. Глобальный логистический рынок вынужденно отказывается от привычной стратегии максимального снижения запасов в пользу построения надежной и устойчивой системы. Включение новых евразийских сухопутных и мультимодальных маршрутов в структуру мировой торговли создает необходимый запас транспортных мощностей, которого хватало во время недавних глобальных кризисов. Практика доказывает, что использование сразу нескольких независимых логистических направлений вместо опоры на один единственный морской путь делает всю систему поставок гораздо менее уязвимой к любым потрясениям.

Постоянное развитие комбинированных маршрутов предоставляет владельцам грузов и транспортным операторам совершенно новые инструменты для гибкого управления ежедневными рисками. Теперь международные компании получают реальную возможность маневрировать товарными потоками. Они могут находить оптимальный баланс между максимальной дешевой, но долгой доставкой крупнотоннажных грузов по морю и более дорогой, но быстрой перевозкой ценных товаров по железной дороге. Такой дифференцированный подход позволяет не только экономить на транспортных тарифах, но и существенно снижать скрытые финансовые потери от долгого замораживания денежных средств в пути.

Таким образом, можно сказать, что дальнейший успех и развитие всей логистической сети на евразийском континенте будут зависеть от нескольких ключевых факторов. В первую очередь это касается темпов технической модернизации приграничной инфраструктуры, расширения проблемных участков на железных дорогах и строительства современных перевалочных узлов. Не менее важную роль сыграет внедрение единых электронных сервисов в пунктах таможенного оформления, что позволит значительно сократить документооборот и избежать многодневных простоев на границах транзитных государств [3]. Также определяющее значение будет иметь общая макроэкономическая и политическая ситуация в регионе, которая задает базовые условия для всех участников международной торговли. В конечном итоге именно способность быстро адаптироваться к этим меняющимся условиям станет главным залогом успешного функционирования глобальных цепей поставок.

Список использованных источников:

1. К вопросу о стратегии логистической интеграции КНР и ЕАЭС в рамках проекта Один пояс, один путь / Чжан Чжэнь // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2022. – №3 – С. 152–156.
2. Развитие международного контейнерного транзита во внешней торговле России / Раровский П. Е., Голубчик А. М., Макарова Е. А. // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – №2 – С. 86–89.
3. Стратегические направления и перспективы развития в РФ логистической информационной платформы LOGINK / Парфенов А. В., Сюй Наймин // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2023. № 4. С. 87-95
4. Логистические аспекты проекта «один пояс – один путь» / Рачковская И., Цзяо Вэйцзя // Журнал «Логистика» – 2017. – №10 – С. 22–25.
5. Горюх А. С. Трансформация международных цепей поставок в условиях меняющейся экономической конъюнктуры [Электронный ресурс] // Репозиторий Белорусского национального технического университета. – 2023. – Режим доступа: <https://rep.bntu.by/handle/data/127159>

UDC 656.025.4

TRANSFORMATION OF GLOBAL SUPPLY CHAINS UNDER THE INFLUENCE OF THE NEW SILK ROAD

Giletich E. V.

Belarusian State University of Informatics and Radioelectronics, Minsk, Republic of Belarus

S. L. Feshchenko – Senior Lecturer, Master of Economic Sciences

Annotation. This article investigates the transformation of global supply chains under the influence of the New Silk Road logistics routes development. The operational parameters of traditional maritime corridors and new trans-Eurasian land routes are analyzed. Mechanisms of transport route diversification, changes in the commodity profile of Eurasian transit, and methods of hedging logistics risks to increase the overall resilience of international trade in the context of macroeconomic uncertainty are considered.

Keywords. New Silk Road, supply chain management, route diversification, logistics risks, transit time, multimodal transportation, Eurasian transit.