

**А.А. Корчагин, Е.В. Корчагина**

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

**Андрей Андреевич Корчагин** – аспирант кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина; **e-mail: andrey\_korchagin@yahoo.com.**

**Елена Викторовна Корчагина** – профессор Высшей школы сервиса и торговли Института промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, г. Санкт-Петербург; профессор кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина; доктор экономических наук, доцент; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru.**

**Аннотация.** В статье представлен ретроспективный анализ влияния транспортно-логистической инфраструктуры на экономическое развитие при обострении политической обстановки. Выявлены основные факторы, обеспечивающие логистическую устойчивость экономических систем в условиях санкционного давления. Сформулированы ключевые выводы о направлениях развития транспортно-логистической инфраструктуры РФ в современных условиях.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая инфраструктура; экономическое развитие; санкционный режим; экономическая устойчивость; планирование логистических потоков.

**A.A. Korchagin, E.V. Korchagina**

## **CURRENT PROBLEMS OF DEVELOPING TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN RUSSIA**

**Andrey Korchagin** – post-graduate student, the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, Gatchina; **e-mail: andrey\_korchagin@yahoo.com.**

**Elena Korchagina** – professor, the Higher School of Service and Trade, the Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg; professor, the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, Gatchina; Doctor of Economics, associate professor; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru.**

**Annotation.** We present a retrospective analysis of the influence of transport-logistics infrastructure on the economic development under the political escalation. We reveal the main factors ensuring logistics sustainability of economic systems under sanctions. Key conclusions concerning the directions of the development of transport-logistics infrastructure in the Russian Federation under modern conditions are made.

**Keywords:** transport-logistics infrastructure; economic development; sanctions; economic sustainability; planning of logistics flows.

В последние два года российская логистика столкнулась с беспрецедентной ситуацией, не имеющей аналогов в мировой истории. Ни одна страна в мире ранее не сталкивалась с таким объемом торго-

вых санкций и уровнем политического давления. Торговые войны как элемент воздействия со стороны враждебных государств и противоборствующих государственных союзов известны с древнейших

времен и всегда имели в своем составе существенную логистическую составляющую – блокирование морской торговли как в форме блокады «недружественных» портов военными флотами, прямого запрета подконтрольным купцам и торговым корпорациям заходить в эти порты, так и в форме прямого силового воздействия на торговые суда противника в открытом море в виде рейдерства, каперства, арестов кораблей и партий товаров в портах третьих стран, диверсий, поджогов и саботажа.

В условиях прямого военного столкновения арсенал этих средств пополняется минированием судоходных путей, морских и речных фарватеров, торпедированием конвоев и одиночных торговых судов, бомбардировкой портовой инфраструктуры, а в случае сухопутной торговли – попытками блокирования железнодорожного и автомобильного сообщения с помощью разрушения узловых станций, мостов, трубопроводов, кабельных линий, пунктов производства, хранения и распределения топлива, электроэнергии, сервисного обслуживания подвижного состава и автотранспорта.

За последние 150 лет развития финансового капитализма к средствам силового воздействия добавились также и такие мероприятия, как замораживание финансовых активов недружественных стран, отключение от электронных сервисов, обслуживающих банковские, логистические и биржевые операции, отказ в страховании перевозок, хакерские атаки на банки, предприятия и учреждения с целью нарушения или замедления их деятельности.

Российская ситуация в международной торговле и логистике с начала весны 2022 г. имеет массу исторических параллелей как с ее собственным прошлым, так и прошлым других стран, а также ряд уникальных и специфических особенностей, не позволяющих проводить прямые аналогии с прошлым и строить на основании этого уверенные прогнозы. Следует понимать, что ни одна торговая блокада, начиная с первой, вероятно, официально объявленной торговой войны в истории – Континентальной блокады, обнародован-

ной Наполеоном Бонапартом Великобритании в начале XIX в., не была по-настоящему полной. Континентальная блокада, в целом, потерпела неудачу не только вследствие наличия у Англии такого неисчерпаемого, по тем временам, ресурса, как Индия и другие заморские колонии, но и вследствие откровенного нежелания ряда союзников Франции, на тот момент к которым относилась и Российская Империя, эту блокаду поддерживать и нести прямые убытки.

Развитая морская торговля, наличие мощного военного флота и умелая игра на политических противоречиях и экономических интересах в Европе позволила Англии оказаться в числе победителей в этой войне, несмотря на беспрецедентную угрозу. В качестве ключевых моментов в этой игре следует отметить совершенство логистической инфраструктуры Великобритании того времени, удобное географическое положение, а также военный и торговый флоты, которые удалось сохранить королевству в ходе военного противостояния на море.

Невозможно переоценить влияние логистики на ход следующего крупного европейского конфликта новейшего времени – Крымской войны 1854–1855 гг. Это событие в мировой истории вошло в учебники как явный пример военной неудачи, вызванной непосредственно технической и транспортной отсталостью Российской Империи. Несмотря на хрестоматийность этого эпизода, огромное количество исследований и массу аналогий с современностью, экономический аспект Крымской войны с точки зрения региональной логистики того времени остаётся мало освещённым.

Специфика Крыма как полуострова с очень непростыми географическими условиями остаётся актуальной по сей день. До недавнего времени и возвращения региона в состав России Крым был связан единственным сухопутным перешейком с материком, через который и обеспечивалась львиная доля поставок на полуостров. В отсутствие крупных торговых портов блокада со стороны Украины заставила Россию вернуться к давнему проекту по стро-

ительству второго сухопутного пути в Крым, что и было с успехом осуществлено. Однако уязвимость этой дороги довольно серьёзна. Экономический аспект данной проблемы остается неизменным с середины XIX в. В случае блокирования черноморской торговли России этот регион будет снабжаться исключительно по сухопутным торговым маршрутам, количество которых в настоящий момент явно недостаточно.

В качестве последнего и завершающего примера для создания обоснования той базы, на которой будут строиться основные выводы данной статьи, следует взять транспорт и снабжение противоборствующих сторон во Второй Мировой войне. Географическая разобщенность главных участников стран антигитлеровской коалиции представляла серьёзную проблему при организации взаимного обмена стратегическими материалами и товарами между ними. Базируясь, в том числе, на морских перевозках, европейские державы, в первую очередь Англия и Светский Союз, оказались под жестким воздействием на торговые пути в Атлантике.

Также СССР оказался полностью блокирован для морских поставок товаров в черноморском и балтийском бассейнах, торговые пути же в Юго-Восточной Азии оказались под контролем Японии. Логистическая связь Советского Союза с торговыми партнерами оказалась устойчивой во многом благодаря развитой сети железных дорог и Транссибирской магистрали, обеспечивавшей доступ к Тихому океану, организации сухопутных автотранспортных коридоров на юге через Иран к Персидскому заливу и незамерзающему Мурманскому порту, созданию множества промежуточных аэродромов на пути транспортировки грузов на самолетах [1; 5].

В то же время, рассматривая логистику основного противника – непосредственно Германии и ее европейских сателлитов, следует отметить ряд преимуществ, которыми обладала эта коалиция практически до самого поражения. Это развитая сеть железных дорог по всей Европе с единым стандартом ширины колеи

и разветвленной сетью, позволявшей диверсифицировать пути поставки грузов и личного состава, несмотря на реалии военного времени; контроль над судоходством в Балтийском море; общая граница и торговля с нейтральными странами, позволявшая нивелировать изоляцию от мировых рынков и до определенного момента обеспечивать поставки стратегических материалов [2].

Очевидные параллели с текущей ситуацией позволяют нам выделить и перечислить ключевые моменты логистики разных стран и государственных союзов, сыгравшие свою роль в их успехах или неудачах, и определить направление развития транспортно-логистической инфраструктуры не только в проекции на текущую обстановку, но и на концепцию развития транспортного сообщения и торгово-логистических потоков России в ближайшем будущем.

Все описанное выше можно формализовать в рамках терминов устойчивости транспортно-логистической инфраструктуры государства в период резких изменений экономических и политических реалий, вызванных военными конфликтами, стихийными бедствиями, крупными техногенными катастрофами или иными событиями, способными исключить целые регионы или отрасли народного хозяйства из нормальной экономической деятельности [3]. Элементы этой устойчивости можно идентифицировать, перечислить и спрогнозировать их дальнейшее развитие в рамках вероятности тех или иных сценариев будущего [6].

В качестве основного вывода из исторического экскурса можно выделить стратегическую важность диверсификации для России сухопутных путей сообщения – железных и автомобильных дорог, позволяющих организовать параллельное снабжение и перемещение грузов, и в случае прекращения сообщения по одному из отрезков – продолжить сообщение по другому.

Экономическая ориентация России на торговлю с Европой на протяжении последних, как минимум, 400 лет представляется практически бесспорной, однако в

разные периоды истории трактуемой по-разному: от симбиоза до понятия России как «сырьевого придатка» Европы. Эта ориентация определила различие в плотности логистических и транспортных потоков в западной и восточной частях страны: количество портов, аэропортов и транспортных узлов на тысячу километров границ в западном направлении несоизмеримо выше, чем в восточном.

Эта тенденция продолжается и сегодня. Несмотря на заметный рост грузооборота дальневосточных портов более чем на 8% по итогам 2 квартала 2023 г.<sup>1</sup>, основной рост наблюдается в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах (см. таблицу и рисунок). Резкая переориентация товарных потоков на страны Азиатско-Тихоокеанского региона не могла не вызвать значительный рост нагрузки на портовую и железнодорожную инфраструктуру Дальневосточного региона, которому в ближайшие годы уготована роль, аналогичная той, которую ранее несли Северо-Запад и Юго-Запад России как узлы логистики и транзита.

Крайне высока вероятность того, что с усилением напряженности в мировой обстановке и дальнейшим ухудшением взаимоотношений со странами Евросоюза начнется объективное падение грузооборота через порты западных регионов вследствие создания искусственных препятствий для нормального судоходства [4]. Создание устойчивых сухопутных логистических маршрутов для бесперебойного снабжения европейских регионов России, остающихся по-прежнему самыми крупными по плотности населения, концентрации промышленности и сельского хозяйства, станет одной из приоритетных целей государства. В первую очередь, такая программа должна включать повышение скорости перемещения грузов по железнодорожным и автомобильным путям сообщения путем расширения пропускной способности существующих магистралей и строительства новых высоко-

скоростных дорог [7]. Оптимизация этого процесса должна строиться на основе современных научных методов планирования грузо- и пассажиропотоков с учетом рисков техногенных аварий и катастроф, военных действий и стихийных бедствий.

Разумным шагом в этом аспекте может оказаться строительство сети дополнительных логистических узлов, приспособленных для быстрой перегрузки товаров, сырья и материалов с железнодорожного транспорта на автомобильный и наоборот в условиях чрезвычайных ситуаций. При строительстве подобной сети следует оборудовать логистические узлы необходимым количеством подъездных путей, способным выдержать резкий рост транспортной нагрузки в случае таких ситуаций. Также, помимо минимально необходимого грузоподъемного оборудования, находящегося в постоянной работе, нужно обеспечить возможность резкого наращивания парка подобных машин и механизмов.

Необходимость увеличения скорости транспортировки грузов по направлению Восток–Запад не снижает необходимости построения и других транспортных коридоров, позволяющих организовать выход страны к портам Персидского залива через Иран и Ирак и построение логистического маршрута через Каспийский бассейн. В 2000 г. Россия, Индия и Иран подписали договор о создании международного транспортного коридора «Север–Юг», к которому позже присоединились 14 стран Ближнего Востока, Закавказья и Средней Азии. Изначально рассматривающий Россию как транзитную страну, этот договор в текущих условиях становится особенно важным.

На основании проведенного анализа можно сформулировать несколько основных выводов:

1. Экономические санкции практически никогда не приводили к стратегическому поражению стран, против которых они применялись, без применения открытой военной силы и физического разрушения цепей поставок, промышленного мобилизационного потенциала.

2. Страна, обладающая диверсифицированными логистическими маршрутами,

<sup>1</sup> Порты России: инфографика и аналитика // Информационное агентство ПортНьюс. URL: [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru) (дата обращения: 14.04.2024).

**Прирост перевалки грузов по бассейнам  
(2-й квартал 2023 г. ко 2-му кварталу 2022 г.)**

Бассейн	Нефть	Нефтепродукты	Сжиженный газ	Уголь, кокс	Грузы в контейнерах	Прочие	Всего
Арктический	-2,5%	44,8%	-0,3%	17,2%	-13,6%	-6,0%	1,3%
Балтийский	4,6%	-32,8%	57,3%	20,7%	41,2%	31,9%	3,7%
Азово-Черноморский	5,0%	30,5%	49,9%	-16,6%	37,3%	66,5%	22,1%
Каспийский	2,6%	-	-	-87,0%	59,0%	82,2%	49,6%
Дальневосточный	18,2%	5,1%	-4,0%	49,0%	32,2%	-8,8%	8,2%

Источник: Порты России: инфографика и аналитика // Информационное агентство ПортНьюс. URL: [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru) (дата обращения: 14.04.2024).



**Структура грузооборота морских портов России во II квартале 2023 г.**

Источник: Порты России: инфографика и аналитика // Информационное агентство ПортНьюс. URL: [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru) (дата обращения: 14.04.2024).

мощным флотом и развитой сетью железных и шоссейных дорог, в гораздо меньшей степени подвержена негативному влиянию прямых и косвенных разрушающих факторов со стороны существующих и потенциальных противников.

3. Расширение существующих и строительство новых скоростных железных и шоссейных дорог, увеличение подвижного состава и численности грузовых автомобилей, увеличение количества узлов оперативной перевалки грузов с одного вида транспорта на другой будет способствовать устойчивому росту экономики в европейской части России в условиях рисков снижения грузопотока через порты и транспортные терминалы в западной части страны.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. *Балинец Д.А.* Транспортная логистика СССР в годы Великой Отечествен-

ной войны // Кузница Великой Победы: материалы дистанционной Всерос. науч.-практ. конф. Севастополь, 6 мая 2020 г. Севастополь: ИнТех, 2020. С. 96–99.

2. *Батюк Л.И., Гадимова Ф.К.* Логистика в годы Великой Отечественной войны // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2015. № 10-1. С. 171–174.

3. *Борисова В.В.* Логистика хозяйства мобилизационного типа // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста: материалы Междунар. науч.-практ. конф., XVI Южно-Российский логистический форум, Ростов-на-Дону, 29–30 октября 2020 г. Ростов-на-Дону: Ростовский государственный экономический университет «РИНХ», 2020. С. 40–44.

4. *Васильева Е.Ю., Лаврова А.И., Кузьмина В.М.* Влияние санкционных ограничений ЕС и США на транспортную логи-

стику РФ // Исследования молодых ученых: материалы студ. Междунар. науч.-практ. конф., Курск, 25 апреля 2023 г. Курск: Курский институт кооперации (филиал) Автономной некоммерческой организации высшего профессионального образования «Белгородский университет кооперации, экономики и права», 2023. С. 14–16.

5. *Кривоносов Н.А., Карманцева Т., Штром В.В.* Системный анализ логистики в Великой Отечественной войне // Евразийский союз ученых. 2015. № 5-1(14). С. 119–121.

6. *Корчагина Е.В.* Социально-эконо-

мическая устойчивость и конкурентоспособность организаций (Россия, Санкт-Петербург) // Проблемы современной экономики. 2006. № 1-2(17-18). С. 149–151.

7. *Korchagina E., Barykin S., Suvorova S., Bochkarev A., Bochkarev P.* The treatment of optimizing container transportation dynamic programming and planning // E3S Web of Conferences: Innovative Technologies in Environmental Science and Education, ITESE 2019, Divnomorskoe Village, September 09–14 2019. Vol. 135. Divnomorskoe Village: EDP Sciences, 2019. P. 02016. DOI 10.1051/e3sconf/201913502016.