

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИНДИЕЙ В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ САНКЦИОННЫХ РЕЖИМОВ

PROBLEMS OF ORGANISING TRANSPORT AND LOGISTICS FLOWS BETWEEN RUSSIA AND INDIA UNDER SANCTIONS REGIMES

A. Frolov
O. Khatyushenko

Summary. The article deals with modern aspects of organising transport and logistics flows between Russia and India, which plays one of the key roles in the development of foreign trade relations and improvement of international cooperation in many areas. In the conditions of sanctions 'turbulence' Russia is reorienting to the export of goods to the Asian region, where such a country as India occupies a leading position due to its rapid economic growth and huge development potential. The article analyses the current state of the main transport corridors, with the development of which it becomes possible to safely increase transport volumes, as well as significantly reduce delivery times and transport costs. The authors of the article have studied the nature of the development of strategic cooperation between India and Russia and the prospects for building new competitive ties between the two countries.

Keywords: Russia, India, logistics, international trade, North-South transport corridor, Northern Sea Route, air traffic, trade turnover, sanctions, bilateral cooperation, economy, export, import.

Организация эффективных логистических потоков между странами является важным фактором развития внешней торговли и экономического взаимодействия на международной арене. В последние годы, из-за введенных санкций в отношении России, происходит активное переориентирование вектора развития торговли и промышленности на Азиатский регион. В частности, Индия занимает ключевое место для России в развитии торговли и экономических отношений, так как Индия является одной из крупнейших и наиболее быстрорастущих экономик в мире и создает огромный рынок товаров и услуг. Экономический рост Индии создает новые возможности для российского производства, особенно в таких отраслях, как энергетика, машиностроение, фармацевтика и т.д., что в свою очередь требует активного расширения существующих и создания новых транспортно-логистических потоков.

История сотрудничества России и Индии берет своё начало с середины 20 века, оно основывается на прочных исторических и культурных традициях, а также на основе фундамента, возникшего в сфере внешней по-

Фролов Александр Олегович

д.э.н., РГУ Нефти и Газа им. И.М. Губкина, г. Москва
a-frolov@yandex.ru

Хатюшенко Олег Олегович

Аспирант, РГУ Нефти и Газа им. И.М. Губкина, г. Москва
olegkhatyushenko@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются современные аспекты организации транспортно-логистических потоков между Россией и Индией, что играет одну из ключевых ролей в развитии внешнеторговых отношений и улучшении международного сотрудничества во многих сферах. В условиях санкционной «турбулентности» Россия переориентируется на экспорт товаров в Азиатский регион, где такая страна как Индия занимает лидирующие позиции, благодаря своему стремительному экономическому росту и огромному потенциалу в развитии. В статье проанализировано текущее состояние основных транспортных коридоров, с развитием которых становится возможным безопасно увеличить объемы перевозок, а также значительно снизить сроки поставок и транспортные издержки. Авторы статьи изучили характер развития стратегического сотрудничества Индии и России и перспективы построения новых конкурентоспособных связей между двумя странами.

Ключевые слова: Россия, Индия, логистика, международная торговля, транспортный коридор Север-Юг, Северный морской путь, авиасообщение, товарооборот, санкции, двустороннее сотрудничество, экономика, экспорт, импорт.

литики. В начале 1990-х годов, несмотря на экономическую нестабильность в России, обе страны продолжали поддерживать хорошие политические отношения. В современности Россия и Индия укрепили сотрудничество в рамках таких международных организаций, как ООН, ШОС и БРИКС [1]. В рамках этих союзов страны стремятся укрепить свое положение на международной арене в условиях геополитической турбулентности через усиление сотрудничества друг с другом. Страны заинтересованы в развитии существующих транспортных и экономических коридоров, чтобы снизить зависимость от европейских и американских маршрутов и также развивать свое производство. Организация БРИКС является одним из основополагающих факторов развития отношений Индии и России. Обе страны активно поддерживают идею многосторонней торговли и экономической интеграции, а логистика в таком случае играет ключевую роль в достижении данной цели.

Россия и Индия являются стратегическими партнерами и стремятся к взаимовыгодному сотрудничеству. Морские перевозки между Индией и Россией формиру-

ют основную долю грузооборота между странами и имеют большой потенциал, при этом сталкиваются с рядом проблем, которые замедляют развитие данного вида транспорта по этому направлению.

Международные санкции, наложенные на Россию, создают трудности для судоходных компаний, которые не могут осуществлять платежи в адрес контрагентов и локальных сервисных компаний. С такой же проблемой сталкиваются и страховые компании. Они не имеют возможности оказывать полный спектр своих услуг на данном направлении. Ограниченные объемы грузоперевозок не могут окупить затрат на развитие отдельных маршрутов транспортировки.

Ключевым событием для дальнейших перспектив развития морских перевозок между Индией и Россией стало то, что Генеральная дирекция судоходства Индии выдала четырем российским страховым компаниям разрешение на осуществление деятельности на территории страны. [2] Такое решение поможет российским компаниям уйти от западных поставщиков страховых услуг и снизить их влияние на поставки российской нефти посредством морских танкеров, а также поможет расширить спектр экспортных грузов.

Второй, не менее значимой проблемой развития грузопотоков между странами стало решение Генерального директората судоходства Индии обязать все суда, оперирующие в портах Индии, быть оборудованными непрерывными системами наблюдения всего судна. [3] Это решение обусловлено необходимостью обеспечить строгое соблюдение всех норм техники безопасности.

Судовладельцы будут вынуждены значительно увеличивать издержки на содержание своего флота, вследствие чего будет возрастать не только стоимость страховки и обслуживания судна, но и конечная стоимость перевозки для грузоотправителей. Соблюдение новых нормативов распространяется на все суда, поэтому российские компании не снизят свою конкурентоспособность на рынке.

Увеличение пропускной способности транспортно-логистических потоков из Индии уже происходит посредством международного транспортного коридора Север-Юг, который проходит между 11 странами из Индии до России. Основным преимуществом данного маршрута является сокращение сроков доставки практически в два раза, по сравнению со сроками поставки через Суэцкий канал. Таким образом товарооборот двух стран вырос в 11 раз по сравнению с 2013 годом и составил 65 млрд долларов за 2023 год. А за первый квартал 2024 года товарооборот России и Индии составил уже 36 процентов от прошлогоднего показателя. Маршрут Север-Юг разрабатывается уже два десятилетия, что-

бы улучшить торговые отношения между странами, он включает в себя транспортировку двумя видами транспорта — морским и железнодорожным.

Развитие международных грузоперевозок в последнее десятилетие дает основание полагать, что, во-первых, появляются, и вполне обоснованно, некоторые опасения, связанные с транзитными сухопутными перевозками. Сухопутный транзит грузов оказался под сильным политическим влиянием, что сказывается, например, на реализации китайского проекта «Один пояс, один путь». [4]

Именно поэтому Россия активно развивает еще один маршрут доставки грузов через Северный морской путь, который позволит сократить протяженность пути Санкт-Петербург — Владивосток до 14300 км вместо 23200 км через Суэцкий канал. Основной проблемой данного маршрута являются погодные условия и короткий срок навигации, поэтому Россия вкладывает большие средства в модернизацию портов и увеличение количества атомного ледокольных судов. Прогнозируют, что объемы перевозок вырастут до 220 миллионов тонн к 2035 году, по сравнению с 36 миллионами тонн в 2023 году. [5]

Нельзя забывать и об авиасообщении между Индией и Россией.

Основной проблемой авиатранспорта является ограниченность прямого сообщения с Россией. Единственной пассажирской авиалинией, которая осуществляет прямые рейсы из Индии в Россию является компания Аэрофлот. Осуществление таких рейсов возможно только из Дели в Москву, что влечет за собой высокие цены на перевозку грузов ввиду отсутствия конкуренции по данному маршруту. Такой маршрут перевозок занимает менее 1 суток. Более развитыми и дешевыми маршрутами являются рейсы таких авиакомпаний как Emirates, Air Arabia, Turkish Airlines и другие, стыковочные рейсы занимают 2-3 дня доставки из Индии в РФ. Грузопоток путем авиасообщения между странами намного ниже морских перевозок в связи с ограниченной грузоподъемностью судов, невозможностью к перевозке некоторых типов грузов, а также стоимости перевозки. Санкционное давление на Россию существует и в данном сегменте. Многие авиационные агенты не соглашаются работать с компаниями, поставляющими свои грузы из Индии в Россию. Все ограничения накладывают значительные издержки на поставщиков, что влечет за собой увеличение и сроков поставки грузов и стоимости перевозки. Для конечного клиента потребителя стоимость поставки возрастает в несколько раз, что вызывает серьезное снижение объемов грузоперевозок между странами.

Логистические потоки между странами с каждым годом только развиваются, номенклатура поставляе-

Таблица 1.

Риски и возможные способы их решения

Категория риска	Морской транспорт	Авиатранспорт	Способы решения
1. Геополитические риски	Санкции, ограничивающие доступ к международным портам и страхованию.	Ограничения на перелеты через воздушное пространство ряда стран.	Использование портов и воздушных хабов дружественных стран (Иран, ОАЭ).
	Зависимость от третьих стран для транзитных маршрутов.	— Ограничения на поставки авиационного топлива и оборудования.	Создание межправительственных соглашений для упрощения транзита.
2. Экономические риски	Высокая стоимость ледокольного сопровождения при использовании Северного морского пути.	Высокая стоимость авиафрахта, особенно для грузов с низкой добавленной стоимостью.	Субсидирование ключевых маршрутов или инвестирование в инфраструктуру для снижения затрат.
	Удорожание транспортировки из-за дополнительных перевалок и обработки грузов.	Ограниченные объемы грузов, которые могут быть транспортированы.	Оптимизация маршрутов с минимизацией перевалок и посредников.
3. Транспортно-логистические риски	Задержки из-за недостаточной пропускной способности портов, особенно в России (Владивосток, Новороссийск).	Ограниченные грузовые мощности авиакомпаний, особенно на нестандартные грузы.	Модернизация портов и расширение их мощностей.
	Сезонные ограничения и погодные условия (шторм, лед).	Перебои в логистике при неблагоприятных погодных условиях.	Создание резервных маршрутов и использование современных технологий прогнозирования погоды.
4. Регуляторные риски	Сложные таможенные процедуры, увеличивающие время обработки грузов.	Ограничения на ввоз/вывоз определенных категорий грузов, связанных с международными правилами.	Упрощение и цифровизация таможенных процедур; заключение торговых соглашений для унификации требований.
	Различия в сертификации и нормативных требованиях.	Жесткие требования к безопасности авиаперевозок.	Создание совместных рабочих групп для разработки единых стандартов сертификации.
6. Технические риски	Устаревание флота или нехватка подходящих судов, а также перебои в поставках запчастей	Ограниченные возможности для транспортировки тяжелых или крупногабаритных грузов.	Инвестиции в модернизацию портов, а также в специальный транспортный флот и авиационные комплексы.
		Высокие требования к техническому состоянию самолетов.	Разработка программ государственной поддержки для обновления флота и парка воздушных судов.
8. Инфраструктурные риски	Ограниченная инфраструктура в российских дальневосточных портах.	Ограниченная доступность аэропортов для грузов в некоторых регионах России и Индии.	Совместное финансирование инфраструктурных проектов

Источник: составлено автором на основе данных [6]

мых товаров между Россией и Индии растет с каждым месяцем. Еще одной категорией импортируемых товаров из Индии являются смартфоны, импорт которых увеличился в 14 раз за первые четыре месяца 2024 года по сравнению с аналогичным промежутком в предыдущем году. Помимо смартфонов, поставки ноутбуков выросли в 25 раз в том же промежутке времени.

Основными сферами экспорта из России в Индию являются поставки нефти и нефтепродуктов, угля и минеральных удобрений, алмазов, подсолнечного масла и черных металлов. Основа индийского экспорта в Россию составляет химическая продукция и медикаменты, маши-

ны и оборудование, сельскохозяйственная продукция, электротехника, а также нержавеющая сталь и сплавы. [7]

Увеличение логистических мощностей благоприятно отражается на отношениях между странами, а также помогает России не снижать экспорт товаров в условиях санкционного давления, а также дает возможность развивать свое производство и укреплять позиции на мировой арене. Разработка новых маршрутов перевозок позволит России снизить издержки и сроки поставок в Азиатский регион и позволит занять лидирующие позиции в поставках различных видов товаров в новые регионы.

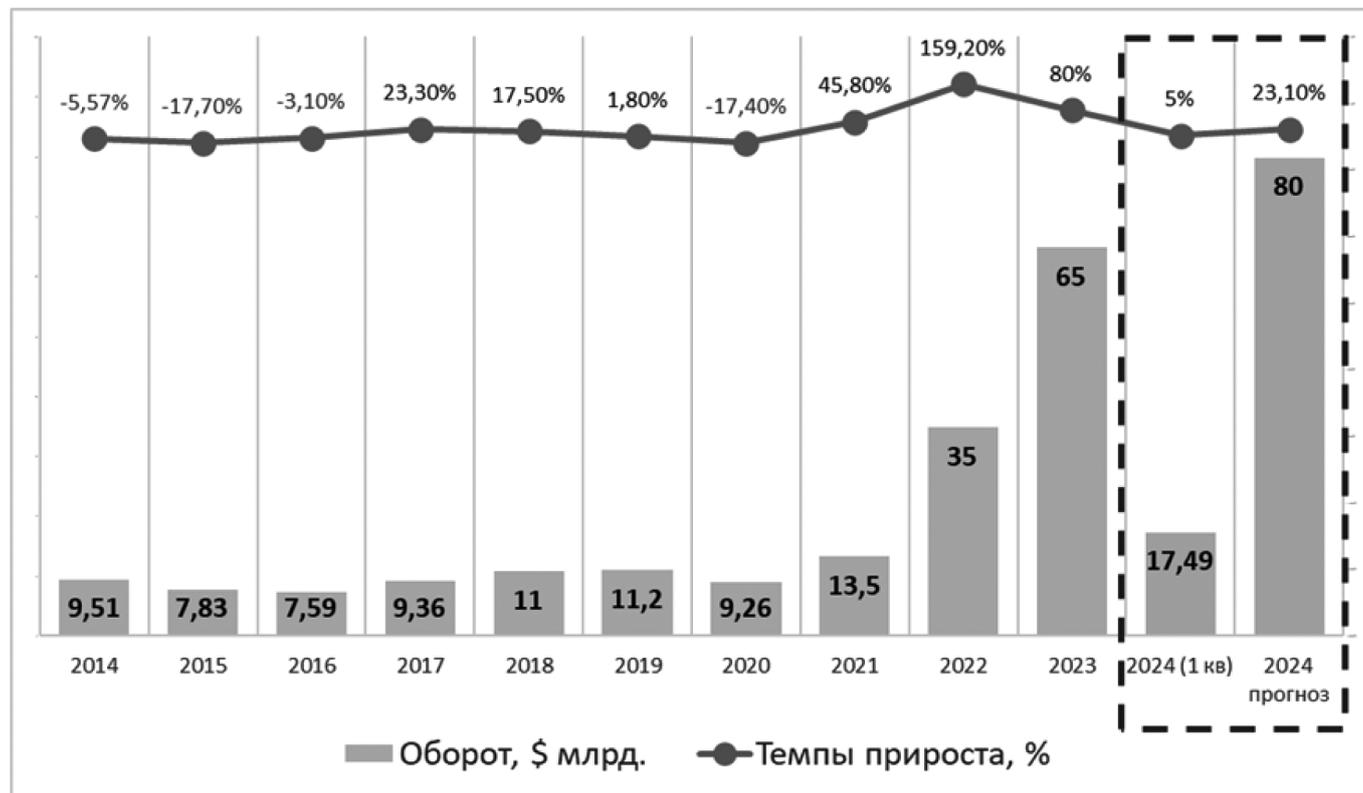


График 1. Товарооборот России и Индии в 2014-2024 гг. (\$ млрд.)

Источник: Министерство коммерции и промышленности Индии [8]

ЛИТЕРАТУРА

- BRICS as a Global Alternative <https://www.gatewayhouse.in/brics-as-a-global-alternative-prospects-and-concern-for-india/>
- Индия разрешила деятельность российских страховщиков поставок нефти до 2029 года <https://nangs.org/news/midstream/indiya-razreshila-deyatelnost-rossijskikh-strakhovshchikov-postavok-nefti-do-2029-goda>
- Индия обязала все суда, заходящие в ее порты, оборудовать системами наблюдения <https://seanews.ru/2024/12/04/ru-indija-objazala-vse-suda-zahodjashhie-v-ee-porty-oborudovat-sistemami-nabljudenija/>
- Трансформация мировой экономики: возможности и риски для России. Научный доклад / Под ред. члена-корреспондента РАН А.А. Широ́ва. — М.: Динамик Принт, 2024. — 144 с. — (Научный доклад ИМП РАН) — стр.104
- Индия рассматривает потенциал Северного морского пути <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/interview/indiya-rassmatrivaet-potentsial-severnogo-morskogo-puti/>
- U.S. sanctions on Russia and its impact on India
- Экспорт в Индию <https://www.ata.su/mezhdunarodnaya-dostavka-gruzov/export-india/>
- Review of department of commerce of India. Russia and India turnover. <https://tradedat.commerce.gov.in/>

© Фролов Александр Олегович (a-frolov@yandex.ru); Хатюшенко Олег Олегович (olegkhatyushenko@yandex.ru)

© Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»