

Современные вызовы для международных морских грузоперевозок

Бойко И. В. *, Гетман А. Г.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; *boyko-iv@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

В статье анализируется состояние международных морских грузоперевозок под воздействием беспрецедентных глобальных вызовов, таких как системный кризис мировой экономики и торговли, изменение климата и последствия коронавирусной пандемии COVID-19. Несмотря на то что одновременное возникновение данных проблем сформировало абсолютно новую ситуацию в глобальной цепи поставок, авторы статьи обосновывают существование системных проблем задолго до современного масштабного кризиса. Относительно неожиданной проблемой для международных морских грузоперевозок стал глобальный контейнерный кризис, который привел к усложнению проблем с доставкой товаров по всему миру и ускорил инфляцию. Целью исследования является определение наиболее проблемных вопросов в развитии теории и практики современных международных грузоперевозок. На основании анализа наиболее передовых зарубежных исследований, экспертных оценок и новых методологических подходов авторы статьи обосновывают долговременность системных изменений в международной логистике и определяют некоторые новые контуры в будущей конфигурации международных цепей поставок. Выявлено, что значительное воздействие на международные грузоперевозки оказывает не только кризис мировой экономики, начавшийся в 2008 г., усиление торговых противоречий и в особенности торговая война между США и Китаем, углубляющийся экологический кризис, а также изменение климата, но и начавшееся разрушение глобальной цепи поставок, обострившееся в связи с глобальным кризисом в контейнерных грузоперевозках. Особенную озабоченность в международной управленческой практике вызвала значительная зависимость многих стран мира от поставок товаров, комплектующих, узлов и деталей из Китая, что оказало существенное негативное влияние на функционирование бизнеса и обеспечение их национальной экономической безопасности в целом. Результатом проведенного в статье анализа стал вывод о том, что система международных морских грузоперевозок переживает период глубокой трансформации, понимание направления которой имеет важное значение и для России, особенно для разработки стратегии развития национальной транспортной системы.

Ключевые слова: международные грузоперевозки, мировая торговля, международный контейнерный кризис, глобальная цепь поставок, международная доставка товаров, изменение климата, рост портовых затрат

Для цитирования: Бойко И. В., Гетман А. Г. Современные вызовы для международных морских грузоперевозок // Управленческое консультирование. 2022. № 8. С. 36–45.

Modern Challenges for International Sea Freight

Irina V. Boiko*, Anastasia G. Getman

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint-Petersburg, Russian Federation; boyko-iv@ranepa.ru

ABSTRACT

The article highlights the new realities in the international freight transportation emerged under the simultaneous challenges, related to the global economic crisis, climate change and the COVID-19 pandemic consequences. The authors argue that the seaborne trade has been encountering a fundamental disorders a long before the contemporary global shocks emergence. Additionally the global container crisis, caused by the shortage of free containers and its growing costs has made the whole situation in the international freight transportation worse,

causing the delivery time extension and the growth of inflation. The article is aimed on the identification of the most challenging problems in theory and decision makings, encountering the international freight turnover. Analysing the breakthrough research, expertise and applying the new methodological findings the authors of the article argue the prospective transformation of the international logistics and proposing new framing features for the global supply chain configuration. The article states the most undermining processes for the international freight turnover such as the global economic crisis, from its beginning in 2008, the enforcement of the international trade contradictions, specifically US-China trade war, ecological degradation, climate change and the global supply chain disruption, enforced by the global container crisis. The unique role of China as the preconditioning chain in the global supply of the commodities, parts and assemblies was revealed as the most risky factor for the business and governments in all over the world. The article concludes that the global system of international seaborne freight transportation has been entering into the epoch of profound transformation. The forecasting about the main direction of that transformation could be meaningful for Russia and the elaboration of its national transportation strategy.

Keywords: International freight transportation, seaborne trade, international container crisis, global supply chain, international delivery, climate change, port expenditures

For citing: Boiko I.V., Getman A.G. Modern Challenges for International Sea Freight // Administrative consulting. 2022. N 8. P. 36–45.

Введение

На протяжении второй половины XX и до начала XXI в. международные морские грузоперевозки демонстрировали стабильную повышательную динамику. Как утверждает в докладе ЮНКТАД, «в течение последних пятидесяти лет морские грузоперевозки развивались высокими темпами. Доля грузоперевозок, осуществляемых морским транспортом, в настоящее время составляет около 80–90% всей мировой торговли. Эта доля особенно высока для развивающихся стран...»¹.

Но в начале XXI в. в динамике международных морских грузоперевозок начались существенные изменения. Более того, современные экономические проблемы, обострившиеся в связи с последствиями пандемии COVID-19, привели к пониманию того, что мир вступил в эпоху глобальных изменений, в том числе в международных грузоперевозках. На эти процессы оказывают влияние не только фундаментальные факторы, но и разнообразные, во многом неожиданные и непредсказуемые, экономические, экологические, политические, эпидемиологические факторы, усиливающиеся в последние годы.

Методы

Как известно, одним из основных факторов, определяющих динамику морских грузоперевозок, является динамика роста мировой экономики и международной торговли. Эта зависимость со всей силой проявилась в период глобального экономического кризиса 2008 г. Исходя из данных, приведенных на рис. 1, становится очевидным тот факт, что динамика международных морских грузоперевозок высоко эластична от динамики роста мировой экономики: когда она снижается, то объемы международных морских грузоперевозок падают более высокими темпами.

В связи с данным фактом следует предположить, что современный кризис в глобальных морских грузоперевозках, который связывают с последствиями коронави

¹ 150 Years of Review of Maritime Transport, 1968-2018: Reflecting on the past, exploring the future [Электронный ресурс]. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/dtl2018d1_en.pdf / (дата обращения: 20.11.2021).

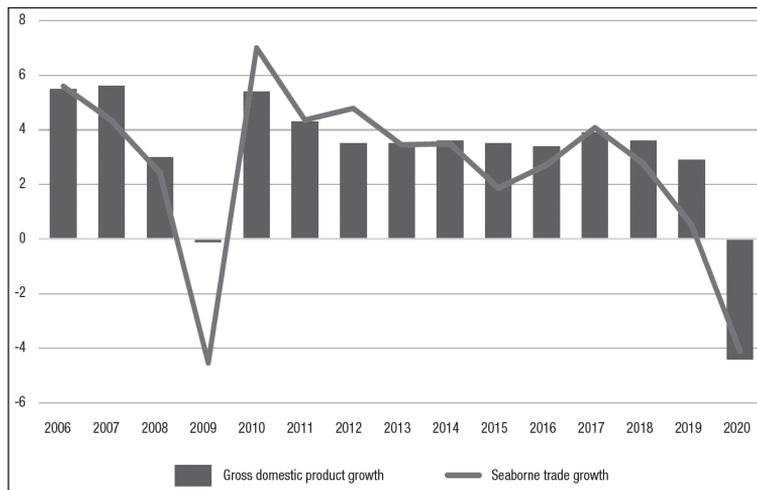


Рис. 1. Международные морские грузоперевозки и рост глобальной экономики, 2006–2020 гг.

Fig. 1. Development of international maritime trade and global output, 2006–2020

Источник: COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry. 12 November 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry> (дата обращения: 20.12.2021).

русской пандемии COVID-19, обусловлен, прежде всего, падением темпов роста мировой экономики, начиная с 2011 г. Так, если в 2019 г. темпы роста мирового ВВП составляли всего 3,2%, то в 2020 г. они упали до –3,5% (по версии МВФ) и около –4% (по версии ЮНКТАД), что сопровождалось существенным падением объемов международных морских грузоперевозок.

Другим фактором, оказывающим фундаментальное влияние на динамику международных грузоперевозок, является развитие международной товарной торговли. Согласно данным МВФ, международная торговля товарами в доковидный 2019 г. показала существенное падение, достигнув отрицательного показателя в 3% по сравнению с предыдущим годом¹. Такое значительное падение объемов материальных потоков, перемещаемых между странами, не могло не оказать негативного влияния на объемы международных морских грузоперевозок.

Поэтому становится вполне очевидным тот факт, что снижение темпов роста мировой экономики, оказывающее существенное влияние на темпы роста производства товаров и их экспорт, приводит к значительному падению объемов международных грузоперевозок в целом и морских международных грузоперевозок в частности. В этой связи зарубежные ученые полагают, что требуется новый подход при принятии инвестиционных решений и создание коалиций для хеджирования рисков, которые могут возникнуть в связи с возможными будущими катастрофическими событиями [1].

В доковидный период значительное разрушительное влияние на международные грузоперевозки также оказала начавшаяся между США и Китаем торговая война. На данные страны в 2019 г., предшествующем началу коронавирусной пандемии,

¹ [Электронный ресурс]. URL: Highlights of world trade in 2019. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts2020chapter02_e.pdf (дата обращения: 10.11.2021).

приходилось около 21% мировой торговли товарами¹. Поскольку данные страны, как свидетельствует статистика, являются лидерами мировой экономики и международной торговли, конфликт между ними наносит значительный ущерб не только этим двум странам, но и мировой торговле в целом, что оказывает существенное негативное влияние и на международные морские грузоперевозки. Так, согласно мнению экспертов ЮНКТАД, «только за период с сентября 2018 г. по май-июнь 2019 г., когда произошло очередное повышение двусторонних таможенных тарифов в торговле между США и Китаем, международные морские грузоперевозки сократились на 2%»².

Существует еще один фактор, неоправданно недооцененный в конце XX — начале XXI в., но в настоящее время оказывающий все более значительное влияние на развитие мировой экономики, международной торговли и международные грузоперевозки. Этот фактор — ускоряющееся и принимающее планетарные масштабы изменение климата, а также меры, предпринимаемые международным сообществом по сдерживанию этого процесса. Так, по данным Европейской комиссии, морской транспорт ежегодно выбрасывает в атмосферу около 940 млн т углекислого газа³, а эксперты ООН утверждают, что «вклад морского транспорта в глобальные выбросы CO₂ в атмосферу составляет около 2,8%. В морских портах суда являются основным источником вредных выбросов в атмосферу, на них приходится около 70% их общего объема»⁴. А к 2050 г. выбросы парниковых газов в судходной отрасли, как ожидается, составят 10% мировых выбросов⁵. Согласно данным, представленным в табл. 1, кроме выбросов углекислого газа, существенный «вклад» судходство также вносит в выбросы метана, оксида азота, оксида серы и других вредных веществ в атмосферу.

Таблица 1

Вклад морского судходства в эмиссию вредных веществ, т
Table 1. Contribution of marine shipping to the emission of harmful substances

Эмиссия	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	SO _x	NO _x	Выбросы твердых частиц
	949 т	288,28	42,64	10,24 млн т	19,00 млн т	1,40 млн т

Источник: Ms. Mariana Pereira, Mr. Uira Cavalcante Oliveira. Maritime Transport and the Climate Change.

¹ Рассчитано по: World Integrated Trade Solution <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/Year/LTST/TradeFlow/Export/Partner/by-country>; Highlights of world trade in 2019 [Электронный ресурс]. URL: https://www.wto.org/english/res_e/status_e/wts2020_e/wts2020chapter02_e.pdf (дата обращения: 20.12.2021).

² [Электронный ресурс]. URL: UNCTAD analyses impact of US-China trade war on shipping By Varsha Saraogi 31 Oct 2019. URL: <https://www.ship-technology.com/news/unctad-analyses-impact-of-us-china-trade-war-on-shipping/> (дата обращения: 13.11.2021).

³ Reducing emissions from the shipping sector [Электронный ресурс]. URL: https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-shipping-sector_en (дата обращения: 13.11.2021).

⁴ Ms. Mariana Pereira, Mr. Uira Cavalcante Oliveira. Maritime Transport and the Climate Change [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/nippon/unnnff_programme_home/alumni/2015_laca_presentations/10_PereiraOliveira.pdf. (дата обращения: 12.11.2021).

⁵ 5 adverse effects of climate change on maritime transport. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.shippingandfreightresource.com/5-adverse-effects-of-climate-change-on-maritime-transport/:~:text=According%20to%20Transport%20and%20Environment,10%25%20of%20the%20world's%20emissions.&text=The%20shipping%20industry%20also%20contributes,the%20combustion%20of%20maritime%20fuel> (дата обращения: 13.11.2021).

В рамках борьбы с изменением климата международное сообщество принимает различные решения, которые способны оказать негативное влияние на предпринимательскую деятельность, в том числе в морском судоходстве. Так, к примеру, реализация «Плана управления энергоэффективностью в судоходстве» (Ship Energy Efficiency Management Plan — SEEMP) потребует значительных расходов на технологическую модернизацию флота, займет продолжительное время и будет сопровождаться значительными коммерческими рисками. Уже сегодня реализация решений Европейской комиссии по переходу к «зеленой экономике» становится одной из причин энергетического кризиса, сопровождающегося ростом цен на топливо и его дефицитом, что не может не оказать стагнирующего влияния на развитие транспортной отрасли в целом и морского судоходства в частности.

Наряду с тем негативным эффектом, который оказывает эксплуатация морских судов на климат, существует и обратное влияние: изменение климата создает значительные риски для международных морских грузоперевозок. Зарубежные эксперты выделяют пять основных неблагоприятных воздействий изменения климата на морские грузоперевозки¹:

- необходимость часто изменять маршрут движения в связи с повышением уровня воды в Мировом океане и эрозией береговой линии;
- растущие риски нанесения ущерба портовой инфраструктуре, также связанные с повышением уровня воды в Мировом океане;
- снижение производительности труда и эффективности судоходства, поскольку требуются дополнительные затраты ресурсов и времени на восстановление поврежденной портовой инфраструктуры в результате изменения климата и повышения уровня воды в Мировом океане;
- дополнительные операционные затраты, которые связаны не только с восстановлением поврежденной портовой инфраструктуры, но и с дополнительными усилиями по обеспечению низкой температуры в рефрижераторах в условиях потепления климата, а также с удлинением сроков доставки товаров в связи с увеличением продолжительности неблагоприятных для судоходства климатических и погодных условий;
- сокращение спроса на услуги по перевозке товаров в связи с сокращением их производства, обусловленного ухудшением климатических условий (к примеру, падение объемов выращивания зерновых, соевых бобов, кукурузы и прочих сельскохозяйственных культур в некоторых американских штатах в связи с ростом продолжительности засушливых периодов).

Результаты

Таким образом, изменение климата также оказывает влияние на удорожание процессов транспортировки товаров и портового обслуживания грузов, приводит к сокращению производства и экспорта товаров, особенно сельскохозяйственных, что создает проблемы для развития международных морских грузоперевозок.

Но начало полномасштабного кризиса мировой транспортной системы связано с пандемией COVID-19 и ее последствиями. Этот кризис проявляется, во-первых, как разрушение глобальных цепей поставок (global supply chain disruption) и, во-вторых, как глобальный контейнерный кризис. Рассмотрим составляющие данного кризиса более подробно.

Существенные проблемы в функционировании глобальной цепи поставок, вызвавшие системные сбои в глобальных грузоперевозках, возникли к середине 2020 г., спустя несколько месяцев после начала пандемии COVID-19. Эксперты

¹ Ms. Mariana Pereira, Mr. Uira Cavalcante Oliveira. Maritime Transport and the Climate Change.

Federal Reserve Bank of Cleveland утверждают, что «по мере того, как вирус начал распространяться по всему миру и правительства различных стран ввели карантинные меры для населения, стало увеличиваться количество сообщений о разрыве цепей поставок. Уже к апрелю 2020 г. многие компании сообщили о закрытии своих заводов, что привело к сокращению предложения товаров по всему миру» [2]. Выявилась опасная зависимость производственного процесса от поставок комплектующих деталей, полуфабрикатов из Китая. И, если ранее данная система формирования цепей поставок создавала условия для снижения затрат при производстве готового продукта, то с началом пандемии стали очевидны значительные риски, которые такая система создала для производителей во многих странах мира, став одной из основных причин начавшегося кризиса в международных грузоперевозках.

Как отмечается в более ранней публикации авторов данной статьи [3, с. 43], «в последние десятилетия глобальная цепь поставок формировалась таким образом, что ее начальное звено было перемещено в Китай, откуда многие страны мира получали значительные объемы необходимых материалов и комплектующих изделий для сборки готовой продукции на своих территориях. Зарубежные специалисты также отмечают, что «в связи с распространением пандемии как глобальное производство, так и глобальная торговля существенно сократились. Это естественным образом произошло по причине закрытия значительных производственных мощностей в Китае, что вызвало цепную реакцию таких же закрытий в Европе и в Северной Америке, существенно понизивших свой спрос на китайские товары. Китайский локдаун привел к серьезным разрушительным последствиям для глобальной цепи поставок, продемонстрировав ключевую роль Китая в глобальном промышленном производстве» [4, с. 237].

Кризис, который первоначально охватил несколько стран и отдельные сектора экономики, за несколько месяцев распространился практически на все страны мира, вызвав значительные задержки в поставках товаров и повсеместный рост цен. Эксперты Moode's констатируют факт: «существенные проблемы возникли в каждом звене глобальной цепи поставок: в судоходстве, в портах, в автомобильных, железнодорожных и воздушных грузоперевозках, на распределительных складах. Это привело к задержкам в поставках, которые в некоторых случаях достигли исторических максимумов»¹.

Факт начала проблем в каждом звене глобальных цепей поставок подтверждает также и Holly Ellyatt, заявляя о том, что «контроль на границах, ограничения в мобильности, отсутствие глобального «вакцинного» разрешения на перемещение людей, сокращение спроса на товары и услуги в связи с вынужденным нахождением людей дома породили «идеальный шторм», который создает существенные проблемы для производства товаров, поскольку заказы не выполняются в срок, издержки на их производство и цены на конечную продукцию растут и это оказывает значительное негативное влияние на рост мировой экономики»².

Некоторые бизнес-эксперты приходят к выводу о том, что «во время пандемии COVID-19 стали очевидны сложности транспортировки товаров, поступающих из различных географических мест. Поэтому даже в тех случаях, когда компании принимают решение о поставках зарубежных товаров, они должны соблюдать баланс между собственным национальным производством и международными поставками.

¹ *Dilara Zengin and Bahattin Gonultas*. Supply chain chaos threatens global economic growth 19.10.2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aa.com.tr/en/economy/supply-chain-chaos-threatens-global-economic-growth/2396441> (дата обращения: 10.11.2021).

² *Holly Ellyatt*. Supply chain chaos is already hitting global growth. And it's about to get worse. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnn.com/2021/10/18/supply-chain-chaos-is-hitting-global-growth-and-could-get-worse.html> (дата обращения: 10.11.2021).

Это необходимо для снижения риска в условиях глобальной нестабильности. Факт начала реальных процессов, связанных со снижением зависимости глобальных компаний от поставок товаров из географически удаленных мест, подтверждается результатами опроса руководителей 150 промышленных компаний, проведенного в США осенью 2020 г., «43% респондентов ответили, что уже прекратили использовать в своем производстве поставки из Китая или планируют сделать это в самое ближайшее время. Многие из опрошенных респондентов заявили, что рассматривают возможности расширения объемов поставок из территориально менее отдаленных стран и регионов как в самих США, так в Канаде и Мексике. 7% опрошенных подтвердили, что в условиях пандемии для их компаний наиболее значимым является стабильное функционирование цепей поставок, а не снижение затрат при поставках из страны с более низкими издержками производства, как это было ранее»¹.

Заключение

Как мы утверждали ранее, «разрушительные процессы, происходящие в глобальной цепи поставок, скорее всего приведут к глубоким и долговременным изменениям в международной логистике. Они будут характеризоваться сочетанием дальнейшей глобализации производства и сбыта продукции с повышением значимости локализации тех производств, которые имеют существенное значение для поддержания национальной экономической безопасности и устойчивого развития» [3]. Глобальные компании будут стремиться к определенной локализации бизнеса для снижения «транспортного плеча» в поставках и, тем самым, снижения рисков, угрожающих их стабильности.

Этот вывод подтверждают и зарубежные эксперты, «последствия пандемии COVID-19 окажут влияние на цепи поставок во всех странах мира. Растущий протекционизм и национализм, включая озабоченность промышленным суверенитетом, приведут к росту предпочтений региональных и национальных цепей поставок»². Вне всякого сомнения, данный новый тренд, формируемый в поставках промышленной продукции, окажет негативное влияние на развитие мировой торговли и, как следствие, на международные морские грузоперевозки.

Другой кризис, оказывающий негативное влияние на международные морские грузоперевозки, связан с существенными проблемами, возникшими в период пандемии COVID-19 на рынке контейнерных перевозок. Ведущие зарубежные эксперты называют этот кризис глобальным контейнерным кризисом (*global container crisis*). Индикатором кризиса стал стремительный рост цен на самый востребованный 40-футовый контейнер (рис. 2). Согласно данным, которые приводит *The Economist*, его, цена выросла с 2,5 тыс. долл. в 2019 г. до 20 тыс. долл. по направлению Китай — США к сентябрю 2021 г.³

Одной из основных причин стремительного роста цен на контейнеры стал их дефицит, причины которого мы не будем рассматривать в данной статье, а подчеркнем лишь то, что этот дефицит привел к значительным задержкам в поставках товаров. Как отмечается в докладе, опубликованном компанией DHL «Ocean Freight Market

¹ *Ann Marie Uetz, James R. Kalyvas, Vanessa L. Miller Kathleen E. Wegryn*. Global Supply Chain Disruption and Future Strategies [Электронный ресурс]. URL: <https://www.foley.com/en/insights/publications/2020/09/global-supply-chain-disruption-future-strategies> (дата обращения: 10.11.2021).

² *Holly Ellyatt*. Supply chain chaos is already hitting global growth. And it's about to get worse [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnbc.com/2021/10/18/supply-chain-chaos-is-hitting-global-growth-and-could-get-worse.html> (дата обращения: 20.12.2021).

³ Container shipping rates between U. S. and China exceed \$20,000, hitting a record [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnbc.com/2021/08/05/china-us-container-shipping-rates-sail-past-20000-to-a-record.html> (дата обращения: 13.11.2021).

Update», «19 октября 2021 г. на входе в порты Лос-Анджелеса и Лонг Бич в ожидании разгрузки скопилось 100 контейнеровозов. Еще 40 контейнеровозов должны прибыть в ближайшее время. В портах уже нет свободного места, контейнеры скапливаются в доках, доставка сильно задерживается из-за нехватки железнодорожных вагонов, дефицита водителей большегрузных автомобилей. Администрация портов установила штрафы за задержку в портах: свыше 9 дней в случае перегруза на колесный транспорт и 3 дней в случае перегруза в железнодорожные вагоны»¹.

Вторичным эффектом, связанным с возникшим дефицитом контейнеров, стала конкуренция за свободный контейнер между перевозчиками и грузовладельцами, что в еще большей степени повлияло на рост цен на них. «В декабре 2020 г. спотовые ставки фрахта на направлении Азия — Северная Европа выросли на 264% по сравнению с годом ранее. На направлении Азия — западное побережье США рост составил 145%»².

В результате возникшего дефицита контейнеров и роста цен на них, а также упомянутой выше существенной задержки поставок произошел рост производственных издержек во многих странах мира, что в некоторых случаях привело даже к остановке производств, в тех случаях, когда поставка не была осуществлена в заявленное время. Многие эксперты подчеркивают возникновение цепной реакции: проблемы в международных морских грузоперевозках привели к снижению темпов роста экономики и мировой торговли. Именно морские грузоперевозки наибольшим образом влияют на развитие международных грузоперевозок. Как утверждают зарубежные ученые, «в общем, реконфигурация глобальной цепи поставок ассоциируется с улучшением в производительности труда и повышении эффективности производства» [6, с. 398].

Заслуживает внимание и необходимость развития интеллектуальных технологий, которые могут повысить транзитный потенциал [7, с. 8–9]. Таким образом, в меж-

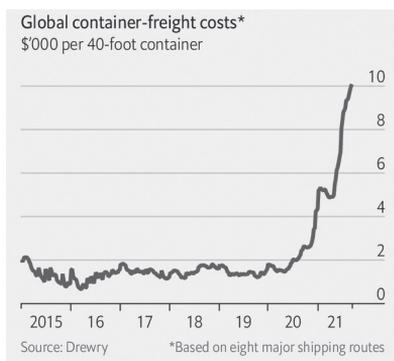


Рис. 2. Динамика роста цен на 40-футовый контейнер
Fig. 2. 40-foot container price growth dynamics

Источник: A perfect storm for container shipping [Электронный ресурс]. URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/a-perfect-storm-for-container-shipping/21804500> (дата обращения: 20.12.2021).

¹ 14 Ocean freight market update [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>. (дата обращения: 13.11.2021).

² 15 Weizhen Tan. An 'aggressive' fight over containers is causing shipping costs to rocket by 300% [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cnbc.com/2021/01/22/shipping-container-shortage-is-causing-shipping-costs-to-rise.html> (дата обращения: 13.11.2021).

дународных грузоперевозках происходят уже не просто процессы оптимизации маршрутов или цепей поставок, но и переосмысление товарной и географической структуры международной торговли. В России такое переосмысление началось еще до пандемии, в связи с началом осуществления против нее санкционной политики, что отчасти позволило сгладить негативное влияние последствий коронавирусной пандемии. Согласно официальным данным Федеральной таможенной службы за 2021 г. наблюдается рост товарооборота, в том числе, со странами ЕС (табл. 2). Несмотря на это доля стран Европы в товарообороте с Россией и Евразийским союзом действительно снижается. Если ранее доля Евросоюза (с учетом Великобритании) составляла 50%, то сейчас это значение составляет менее 40%.

Таблица 2

Внешняя торговля Российской Федерации по основным странам и группам стран, млн долл.

Table 2. Foreign trade of the Russian Federation by main countries and groups of countries (\$ million)

Регион	Январь — сентябрь 2020 г.			Январь — сентябрь 2021 г.			Темпы роста, %
	оборот	экспорт	импорт	оборот	экспорт	импорт	
Весь мир	405 908,5	241 977,1	163 931,4	554 398,1	342 687,8	211 710,3	136,6↑
ЕС	138 446,6	83 309,0	55 137,6	197 389,0	128 522,5	68 866,5	142,6↑

Источник: Данные по таможенной статистике внешней торговли Российской Федерации в разрезах товаров, стран, временных периодов [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 20.12.2021).

Но одновременно происходит диверсификация международных грузопотоков с усилением роли восточных регионов страны. Перспективной площадкой международных морских грузоперевозок становится Дальний Восток [8]. Уже в настоящее время наблюдается рост импорта через территорию Дальнего Востока на 40% и рост транзита почти на 50%¹.

Международные морские грузоперевозки, обеспечивавшие глобальное перемещение товаров и ресурсов для их производства, под влиянием серьезных, долговременных и системных вызовов вступили в эпоху глубокой трансформации. Сопровождающие разрушение глобальной цепи поставок процессы, отражающиеся в увеличении сроков доставки грузов, в значительных сбоях в поставках товаров и росте затрат на транспортировку, прежде всего контейнеризированных грузов, будут оказывать влияние на глобальную экономику и мировую торговлю, что важно учитывать при определении внешнеторговой стратегии нашей страны и формировании стратегических планов по развитию национальной транспортной системы.

Литература

1. Бойко И. В., Гетман А. Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии // Управленческое консультирование. 2020. № 11 (143). С. 42–48. DOI: 10.22394/1726-1139-2020-11-42-48.
2. Малевич Ю. В. Развитие транспортной системы ЕАЭС: системный подход / Ю. В. Малевич, Е. М. Ксенофонтова, И. А. Пластунок // Транспорт Российской Федерации. 2021. № 4 (95). С. 7–10.

¹ [Электронный ресурс]. <https://customs.gov.ru/press/federal/document/300688> (дата обращения: 13.11.2021).

3. *Самотуга В. Н.* Международные морские грузоперевозки по СМП в контексте обеспечения экономической безопасности России // Актуальные проблемы учета, анализа и аудита. 2021. № 10. С. 165–172. DOI: 10.52899/9785883036216_165.
4. *Chowdhury P., Paul S. K., Kaisar S., Moktadir M. A.* COVID-19 pandemic related supply chain studies: A systematic review // *Transp Res E Logist Transp Rev.* 2021. Vol. 148. DOI: 10.1016/j.tre.2021.102271.
5. *Cullinane K., Haralambides H.* Global trends in maritime and port economics: the COVID-19 pandemic and beyond // *Marit Econ Logist.* 2021. N 23. P. 369–380. DOI: 10.1057/s41278-021-00196-5.
6. *Dunn J.* COVID-19 and Supply Chains: A Year of Evolving Disruption // *Cleveland Fed District Data Brief.* 2021. 0226, Federal Reserve Bank of Cleveland. DOI: 10.26509/frbc-ddb-20210226
7. *Saeed N., Cullinane K., Gekara V. et al.* Reconfiguring maritime networks due to the Belt and Road Initiative: impact on bilateral trade flows // *Marit Econ Logist.* 2021. N 23. P. 381–400. DOI: 10.1057/s41278-021-00192-9.
8. *Wenjie Li, Ali Asadabadi, Elise Miller-Hooks.* Enhancing resilience through port coalitions in maritime freight networks // *Transportation Research Part A: Policy and Practice.* 2022. Vol. 157. P. 1–23. DOI: 10.1016/j.tre.2022.01.015.

Об авторах:

Бойко Ирина Викторовна, профессор кафедры таможенного администрирования Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; boyko-iv@ranepa.ru

Гетман Анастасия Геннадьевна, заведующий кафедрой таможенного администрирования Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат экономических наук, доцент; getman-ag@ranepa.ru

References

1. Boiko I.V., Getman A.G. Global Supply Chains: New Trends in the Context of the Coronavirus Pandemic // *Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie].* 2020. N 11. P. 42–48. DOI: 10.22394/1726-1139-2020-11-42-48 (in Rus).
2. Malevich Iu.V., Ksenofontova E. M., Plastuniak I. A. Development of the EAEU Transport System: Systemic Approach // *Transport of the Russian Federation [Transport Rossiiskoi Federatsii].* 2021. N 4. P. 7–10 (in Rus).
3. Samotuga V.N. International maritime shipping by SMP in the context of ensuring russia's economic security // *Current accounting, analysis and audit issues [Aktual'nye problemy ucheta, analiza i audita].* 2021. N 10. P. 165–172. DOI 10.52899/9785883036216_165(in Rus).
4. *Chowdhury P., Paul S. K., Kaisar S., Moktadir M. A.* COVID-19 pandemic related supply chain studies: A systematic review // *Transp Res E Logist Transp Rev.* 2021. Vol. 148. DOI: 10.1016/j.tre.2021.102271.
5. *Cullinane K., Haralambides H.* Global trends in maritime and port economics: the COVID-19 pandemic and beyond // *Marit Econ Logist.* 2021. N 23. P. 369–380. DOI: 10.1057/s41278-021-00196-5.
6. *Dunn J.* COVID-19 and Supply Chains: A Year of Evolving Disruption // *Cleveland Fed District Data Brief.* 2021. 0226, Federal Reserve Bank of Cleveland. DOI: 10.26509/frbc-ddb-20210226
7. *Saeed N., Cullinane K., Gekara V. et al.* Reconfiguring maritime networks due to the Belt and Road Initiative: impact on bilateral trade flows // *Marit Econ Logist.* 2021. N 23. P. 381–400. DOI: 10.1057/s41278-021-00192-9.
8. *Wenjie Li, Ali Asadabadi, Elise Miller-Hooks.* Enhancing resilience through port coalitions in maritime freight networks // *Transportation Research Part A: Policy and Practice.* 2022. Vol. 157. P. 1–23. DOI: 10.1016/j.tre.2022.01.015.

About the authors:

Irina V. Boiko, Professor of the Chair of the Customs Administration of North-West institute of management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economy); boyko-iv@ranepa.ru

Anastasia G. Getman, Head of the Chair of Customs Administration of North-West Institute of Management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), PhD in Economics, Associate Professor; getman-ag@ranepa.ru