

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ»: ПРОДОЛЖЕНИЕ В АФРИКУ

Н.А. Гвилия

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Россия, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, 30-32, литер А
E-mail: natagvi@mail.ru

В статье обосновывается необходимость создания эффективных и устойчивых логистических маршрутов между Россией и Африкой, одним из которых может быть продолжение международного транспортного коридора «Север-Юг».

Ключевые слова: Россия, Африка, международный транспортный коридор «Север-Юг», международное торгово-экономическое сотрудничество

NORTH - SOUTH INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR: CONTINUATION TO AFRICA

N.A. Gviliya

Saint Petersburg State University of Economics
Russia, Saint Petersburg, naberezhnaya of the Griboyedov Canal, 30-32, letter A
E-mail: natagvi@mail.ru

The article substantiates the need to create efficient and sustainable logistics routes between Russia and Africa, one of which may be the continuation of the international transport corridor North-South."

Keywords: Russia, Africa, international transport corridor North-South," international trade and economic cooperation

Введение

Формирование и настройка новых логистических маршрутов между Россией и Африкой является важным и перспективным направлением развития экономических связей между двумя регионами. В своей программной статье «Россия и Африка: объединяя усилия для мира, прогресса и успешного будущего» В.В. Путин обратил внимание на то, что «происходящие в мире изменения требуют поиска решений, связанных с налаживанием новых транспортно-логистических цепочек...» [1]. В условиях текущей геополитической обстановки, России необходимы специфические механизмы и уникальный инструментарий для разработки экономической политики в отношении Африки. В данном контексте необходимо осуществлять комплексную работу между Россией и Африкой, с учетом проектов и инструментов, способных приносить значительные репутационные преимущества и определять области, в которых Россия может оказать максимальную помощь в развитии Африки, выступая в качестве полноправного и компетентного партнера.

Перспективы развития новых логистических маршрутов на африканский континент

На сегодняшний день основными способами доставки на африканский континент являются воздушный и морской транспорт, причём морской транспорт предпочтительнее из-за доступности и удобства. Грузоперевозки морским путем осуществляются с помощью сухогрузов и танкеров. Воздушный способ является дорогим и ограниченно доступным, в связи с

отсутствием в некоторых регионах международных аэропортов. Предпочитают авиационный способ доставки в основном европейские компании, поэтому грузы следуют транзитом через Европу. Прямые грузоперевозки составляют лишь пятую часть от всего товарооборота и осуществляются через порты Черного моря. Заметим, что из 54 независимых государств, 37 имеют широкий выход к морю, что действительно облегчает доставку грузов морскими путями в большинство регионов. В остальных случаях груз доставляется транзитом через Европу и Ближний Восток. Для сокращения сроков доставки, а также для увеличения сохранности груза применяют мультимодальный способ доставки груза. В этом способе для доставки груза используется несколько видов транспорта. Товары сначала доставляют на машине в порты России, затем груз направляют в Африку. Для африканских портов характерна высокая загруженность, поэтому корабли могут простаивать в порту на протяжении нескольких дней, ожидая разгрузки.

На срок доставки большое влияние оказывает конечный пункт и сезон отправки. Мультимодальная доставка может занимать в среднем около 25 дней. Самолётом груз можно доставить в Африку за 3-7 дней в зависимости от региона конечного пункта. Авиадоставка позволяет перевозить скоропортящиеся продукты. Морским транспортом доставляют в основном наливные и сыпучие товары и промышленное оборудование. Срок доставки может занимать от 20 дней и зависит от погодных условий и загруженности порта.

Следует отметить, что логистика на африканском направлении сложная и разная. Несмотря на то, что более 90% доставки товаров происходит морем, потенциальная вариативность логистических маршрутов различается для Северной, Западной, Восточной и Южной Африки. В настоящее время большее внимание уделяется налаживанию морских маршрутов с африканскими странами, имеющими порты на Средиземном море. Так, например, компания Fesco завершает формирование египетского офиса, открывается морская линия, и рассматривает Египет как возможный хаб для дальнейшего транзита грузов в порты Северной Африки и, возможно в Центральную Африку. Также прорабатываются логистические сервисы со странами Магриба: Алжиром, Марокко, Тунисом. Анонсировано открытие прямого морского торгового сообщения Санкт-Петербург (Россия) - Элизабет (ЮАР) и Новороссийск (Россия) – Дамьетта (Египет). Напомним, что сервис FESCO Baltorient Line по маршруту Ричжао — Ляньюньган — Шанхай — Нинбо — Яньтянь — Санкт-Петербург (порт Бронка) был запущен в марте 2023 года, в мае в географию сервиса добавили индийский порт Мундра, от которого также возможно продление маршрута до портов Африки.

Необходимо учитывать, что для запуска полноценных мультимодальных сервисов с постоянной морской составляющей следует наработать достаточную грузовую базу [2]. Среди прочих рисков развития морской логистики эксперты отмечают следующие: отсутствие платежной дисциплины у некоторых африканских партнеров, забюрократизированность таможенных процедур, дефицит торгового флота, лоббирование крупными международными корпорациями выгодного им правового режима в ущерб национальным интересам и отсутствие у ряда стран двусторонней законодательной базы с Россией, языковой и культурный барьеры, низкий уровень безопасности на некоторых территориях и т.д.

Перспективы развития новых логистических маршрутов на африканский континент связывают с продолжением транспортно-логистического коридора «Север-Юг». Напомним, что межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора Север - Юг подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 13. В сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза, что снижает сроки и стоимость перевозок. Однако серьезные подвижки по практическому использованию коридора начались сравнительно недавно. Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств. Согласно прогнозам, рост грузопотока через МТК «Север — Юг» к 2030 году составит до 41 млн тонн. Объективные предпосылки создают возможность присоединения стран Африки к этому масштабному проекту. На возможности продолжения коридора до африканских стран акцентировал внимание В.В. Путин: «Международный транспортный коридор

"Север-Юг", который мы развиваем, имеет своей целью обеспечить российским товарам выход в Персидский залив и Индийский океан, откуда они смогут кратчайшим морским маршрутом поступать, в том числе, на африканский континент» [3]. МТК «Север-Юг» является мультимодальным коридором и крайне востребованным, о чем говорит динамика последних 1,5 лет. Выход МТК «Север-Юг» на порты Персидского залива создает возможности для дальнейшей доставки грузов в Северную и Восточную Африку. Исходя из этого, стоит обратить внимание на связанность портовой инфраструктуры [4] с железными дорогами, автомагистралями [5] как в африканских, так и в других странах. Примером такой связанности может служить проект строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей в Восточной Африке, объединяющий территории 8 африканских стран с выходом на порты Танзании.

Нельзя обойти вниманием тот факт, что образование имеет ключевую роль в растущей экономике, являясь частью экономической повестки. Следует напомнить, что Советский Союз подготовил полмиллиона африканцев с высшим образованием. Было открыто более 20 университетов на континенте, 10 научных центров. В Африке работали тысячи российских преподавателей, врачей и ученых. В постсоветский период эта работа оказалась свернута, сегодня ее надо возрождать. По данным Минобрнауки РФ, в российских вузах обучается почти 35 тысяч студентов из стран Африки. На предстоящий учебный год Минобрнауки РФ увеличило количество бюджетных мест для африканских студентов вдвое – до 4720. Учитывая перспективы торгово-экономического сотрудничества, этого явно недостаточно.

Для плодотворной совместной работы нужны люди, которые, во-первых, имеют высокую профессиональную подготовку, а во-вторых, знакомы с культурой и традициями страны, особенностями бизнес-отношений, законодательства и т.д., обладают связями в деловых кругах, в том числе приобретенными во время учебы. Необходимо не только приглашать африканцев на учебу в Россию, но и открывать филиалы, представительства, совместные университеты на африканском континенте, а также готовить наших специалистов для работы на совместных предприятиях в Африке.

Выводы и рекомендации

Африканская стратегия России, давно назревшая и тактически правильная, сработает при обеспечении трех аспектов: грамотно выбранной продукции для экспортно-импортных операций, формирования новых логистических маршрутов и наличия подготовленных кадров. В Африку должно прийти сначала государство, а потом бизнес. Необходима государственная стратегия взаимодействия со странами Африки в транспортно-логистической области, определяющая приоритеты участия России в развитии логистических маршрутов и транспортной инфраструктуры стран африканского континента. Существует потребность в создании в РФ единого координационного органа по Африке.

Исходя из отсутствия транспортной связанности африканского континента, имеющего вторую по величине площадь после Евразии, логистика для различных территорий диверсифицирована. На сегодняшний день создается хаб/зона индустриального присутствия в Египте (Северная Африка). Рекомендуются к рассмотрению создание хабов в Танзании (Восточная Африка), Сенегале (Западная Африка), ЮАР (Южная Африка).

Наряду с модернизацией и строительством портовой и терминально-складской инфраструктуры стран Африки, необходимо модернизировать технологическую базу и российских портов, в особенности, портов Каспия и Черноморского побережья. Особое внимание предлагается уделить «бесшовности» логистических маршрутов при мультимодальных перевозках путем связанности портовой инфраструктуры с железнодорожной и автодорожной. Требуется увеличить количество контейнеровозов, зерновозов, минераловозов и т.д., унифицировать таможенные процедуры, гармонизировать таможенное законодательство России и африканских стран, проработать вопрос взаимного признания сертификатов на продукцию.

РФ является лидером в поставках грузов, имеющих критическое значение для обеспечения продовольственной безопасности населения африканских стран. Однако, обязательной составляющей эффективной логистики является полная обратная загрузка транспортных

средств, что пока является проблемой. Пристального внимания заслуживает определение приоритетных грузов для РФ из стран Африки.

Это позволит сотрудничеству не распасться на отдельные диалоги и даст возможность сформировать глобальное видение будущего Россия-Африка.

Список использованных источников

1. Владимир Путин. Россия и Африка: объединяя усилия для мира, прогресса и успешного будущего [Электронный ресурс]. URL : <http://kremlin.ru/events/president/news/71719/> (дата обращения: 02.08.2023).

2. Фурсова И. Грузы тянутся к югу// Приложение к «Российской газете», № 165 (9110), 27.07.2023.

3. Россия и Африка: развивать отношения поможет коридор Север-Юг [Электронный ресурс]. URL : <https://vestikavkaza.ru/news/rossia-i-afrika-razvivat-otnosenia-pomozet-koridor-sever-ug.html?ysclid=ll0suy5f5z315455345>. (дата обращения: 30.07.2023).

4. Гвилия Н. А., Кочурова А. А. Формирование системы «умных портов» в логистической инфраструктуре Северного морского пути// Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2022. № 3. С.89-95

5. Гвилия Н. А. Системная организация корпоративной логистики транспортного бизнеса в условиях цифровизации. // СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2021. 228 с.

References

1. Vladimir Putin. Rossiya i Afrika: ob"edinyaya usiliya dlya mira, progressa i uspehnogo budushchego Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/71719/> (accessed: 02.08.2023).

2. Fursova I. Gruzy tyanutsya k yugu// Prilozhenie k «Rossiyskoy gazete», № 165 (9110), 27.07.2023.

3. Rossiya i Afrika: razvivat' otnosheniya pomozhet koridor Sever-Yug Available at: <https://vestikavkaza.ru/news/rossia-i-afrika-razvivat-otnosenia-pomozet-koridor-sever-ug.html?ysclid=ll0suy5f5z315455345> (accessed: 30.07.2023).

4. Gviliya N. A., Kochurova A. A. Formirovanie sistemy «umnykh portov» v logisticheskoy infrastrukture Severnogo morskogo puti// Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika. 2022. № 3. S.89-95

5. Gviliya N. A. Sistemnaya organizatsiya korporativnoy logistiki transportnogo biznesa v usloviyakh tsifrovizatsii. // SPb.: Izd-vo SPbGEU, 2021. 228 s.

УДК 316.422.4

ИННОВАЦИИ В ТЕХНОЛОГИЯХ СКЛАДСКОЙ ИНДУСТРИИ

Н.Е. Гильц

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева»

Россия, 660037 г. Красноярск, пр. имени газеты «Красноярский рабочий», 31

E-mail: negilts@mail.ru

Раскрываются направления использования инноваций в технологиях складской индустрии, в том числе связанных с IT-технологиями, эффективным хранением на небольшой площади, автоматизированным форматом работы склада, использованием дронов в складской индустрии.

Ключевые слова: инновации, складской бизнес, технологии инвентаризации, склады электронной коммерции