

*Кизим Оксана Викторовна, к.т.н., доцент*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

*Тураева Умида Хайруллаевна, магистрант*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

## **РОССИЯ - ТУРЦИЯ: АНАЛИЗ НОМЕНКЛАТУРЫ ГРУЗОВ, СЛОЖНОСТИ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПУТИ РЕШЕНИЯ**

**Аннотация:** В статье рассматриваются вопросы, связанные с организацией грузоперевозок между Российской Федерацией и Турецкой Республикой. В ней описаны основные этапы процесса грузоперевозок, такие как выбор маршрута, выбор транспортного средства, расчёт стоимости и организация таможенного оформления. Кроме того, в статье обсуждаются преимущества и недостатки данного вида перевозок, а также возможные проблемы, с которыми могут столкнуться перевозчики.

**Ключевые слова:** грузоперевозки, Россия, Турция, транспорт, логистика, таможенное оформление, маршруты, выбор транспорта, стоимость перевозок.

**Annotation:** The article deals with issues related to the organization of cargo transportation between the Russian Federation and the Republic of Turkey. It describes the main stages of the cargo transportation process, such as route selection, vehicle selection, cost calculation and organization of customs clearance. In addition, the article discusses the advantages and disadvantages of this type of transportation, as well as possible problems that carriers may face.

**Keywords:** cargo transportation, Russia, Turkey, transport, logistics, customs clearance, routes, choice of transport, cost of transportation.

Логистика – это наука и практика управления материальными и

информационными потоками в процессе их движения от поставщика к потребителю. Она включает в себя планирование, организацию, контроль и управление всеми аспектами перемещения грузов и товаров, а также сопутствующими услугами, такими как упаковка, хранение, транспортировка и таможенное оформление. В последние годы Россия и Турция активно развивают экономические отношения, в том числе и в сфере логистики. В связи с этим, тема логистики между двумя странами становится все более актуальной.

Для оптимизации логистического взаимодействия России и Турции необходимо провести исследования по следующим вопросам:

1) анализ логистических данных между Россией и Турцией, будут рассмотрены статистические данные, такие как номенклатура грузов, объёмы, вес и другие характеристики;

2) анализ существующих маршрутов перевозки грузов между Россией и Турцией и определены наиболее удобные и эффективные маршруты для перевозки различных типов грузов;

3) анализ видов транспорта, используемых в логистике между Россией и Турцией, чтобы определить, какие транспортные средства лучше всего подходят для перевозки различных грузов и в каких условиях.

4) анализ конкурентной среды: изучение рынка логистических услуг и определение основных конкурентов, их преимуществ и недостатков;

5) анализ рисков и проблем: выявление возможных проблем и рисков, связанных с перевозкой грузов, и разработка мер по их минимизации.

Турция – важная логистическая точка, через которую, благодаря её особому статусу, можно пропускать необходимые для нашей страны потоки товаров.

Турция является членом НАТО, но не членом Европейского союза. Эта ситуация, с одной стороны, не вынуждает ее соблюдать санкции против России, а с другой стороны, позволяет спокойно себя чувствовать во внешнеполитическом плане. Это уникальное сочетание позволяет Турции осуществлять торговые потоки через свою территорию, что пользуется спросом

в России.

Когда товары первой необходимости проходили через Турцию, это не вызывало логистических проблем. Проблемы стали возникать после принятия десятого пакета санкций ЕС против Российской Федерации.

Важно напомнить о проблемах, возникших после принятия десятого пакета санкций ЕС против России. В то время турецкая таможенная система, которая была связана с системой Европейского Союза, перестала разрешать транзит товаров в Россию [1]. Однако эта логистическая проблема была решена. Кроме того, ясно, что не стоит ожидать повторения подобных проблем в этом вопросе, поскольку политическая ситуация в Турции на данный момент стабильна.

Турция имеет выход к побережью Чёрного моря, через которое возможна доставка из Европы любых товаров. Товары из Соединённых Штатов также могут быть доставлены через Турцию. В принципе, товары из более отдаленных стран можно также провозить через Босфор. Альтернативой этого варианта Россия может быть только логистика через Дальний Восток или Казахстан. Однако эти маршруты больше ориентированы на азиатские товары. Россия, по крайней мере технически, пока еще больше ориентирована на европейский и американский рынки.

В 2022 году поставки из Турции в Россию увеличились почти в пять раз. Турция стала крупным транзитным центром для поставок из Европы, Индии и отдаленных регионов – Африки и Латинской Америки – в Россию. Однако транспортные возможности оказались недостаточными для того, чтобы справиться с возросшими грузопотоками: ощутима нехватка морских перевозок и паромов, а на сухопутных пограничных переходах по маршруту из Турции возникали большие очереди грузовых автомобилей. Все это привело к многократному повышению цен на транспортировку, при этом сроки доставки увеличились на 1-2 недели.

Так, в частности, в условиях ажиотажа стоимость морских перевозок грузов в Турции увеличилась на 50-70%, а доставка автомобилями – вдвое,

паромных – увеличилась в четыре раза год к году. Для того, чтобы российская логистика справлялась с возросшим объемом грузовых перевозок, необходимо увеличить объемы перевозок морским транспортом, увеличить количество контейнеров и контейнеровозов, сократить время оформления грузов в порту Новороссийск, и ускорить сотрудничество с Грузией в МАПП Верхний Ларс.

После ухода с российского рынка крупнейших международных контейнерных линий существенно сократилось число морских сервисов между Россией и Турцией. Сейчас на направлении работают новые перевозчики, в основном российские, турецкие и китайские. Остальные грузы перевозятся судами-фидерами с малой вместимостью (до 1000 TEU), и компания сдает в аренду экипаж на период времени в соответствии с моделью временной аренды.

На направлении не хватает контейнеров. Они доступны только для российских портов или крупных городов, и проблема возврата контейнеров владельцам остаётся нерешенной, поэтому контейнерооборот с Турцией низкий.

Трудности возникли также в порту Новороссийск, последнем пункте прибытия морских грузов из Турции. Во-первых, в зимние месяцы суда часто простаивают на внешнем рейде до двух недель из-за частых штормовых предупреждений. Во-вторых, имели место сбои в регистрации товаров. Например, в таможене склада временного хранения в Новороссийске не смогли отследить статус товаров, выданных до подачи декларации уполномоченным экономическим оператором (УЭО). Городской центр электронной отчетности и системы СВХ в принципе не интегрированы. Владелец был вынужден предоставить таможенные и коммерческие документы в бумажной форме в месте нахождения товара, поэтому время обработки для УЭО из Турции увеличилось на 10-30%.

Сроки доставки из Турции в Россию увеличились с 16 до 25 дней из-за нехватки морских услуг и оборудования. Стоимость самой доставки увеличилась на 50-70%, а тарифы достигли \$85000 к январю 2022 года [2]. В тоже время стоимость RO-RO перевозки грузов на турецко-российском направлении в целом утроилась.

Паромы доставляют грузы на 30% быстрее, чем грузовые контейнеры (в том числе благодаря исключению перегрузки на конечной точке маршрута), однако в турецком направлении как таковом не хватает паромов. В настоящее время на линии между Россией и Турцией работают только три парома общей мощностью до 150 автопоездов, которые непропорционально малы в условиях увеличения импорта.

Что касается перевозки грузов автомобильным транспортом из Турции в Россию, то здесь проблема заключается в низкой пропускной способности российского пункта пересечения границы с Грузией и Азербайджаном.

Инфраструктурные мощности портов справляются с грузопотоком, масштабных сложностей в морской доставке в ПЭК не наблюдают. Однако, инфраструктурные мощности Турции работают уже на пределе, нередко случаются задержки на стороне Турции и начинают нарастать очереди.

Основной проблемой в направлении Турции является отсутствие наземных пограничных переходов, поэтому необходимо переправлять грузы в окрестности. В этом году между Россией и Турцией было открыто больше паромов, а дорожное движение увеличилось в несколько раз. Инфраструктура МАПП Верхний Ларс – это препятствие, с которым сталкивается каждый перевозчик. В 2022 году Министерство транспорта Российской Федерации уже перешло на дополнительные 12 полос движения, увеличив пропускную способность на 100-200 грузовых автомобилей в сутки. Планируется открыть 24 дополнительные полосы движения на пограничных переходах. В настоящий момент автомобиль может простоять в пробке от 2 до 30 дней [3].

На пути к МАПП Верхний Ларс в 2024 году планируется запустить туннель Квешети-Коби. Переход будет осуществляться в обход существующей трассы Кобе-Кодори, которая часто закрыта из-за погодных условий. План включает в себя двухполосную асфальтобетонную дорогу, пять мостов, пять туннелей и один мостовой переход [3].

Часть грузоперевозок должна быть перенаправлена на пункты пропуска через границу между Азербайджаном и Дагестаном (МАПП Яраг-Казмаляр и

МАПП Тагиркент-Казмаляр). Это увеличивает расстояние доставки в среднем на 1000 километров, а время доставки из Турции увеличилось на 1-2 дня, соответственно [3].

При этом пропускная способность МАПП Яраг-Казмаляр составляет 210 автомобилей в день. Чтобы избежать заторов, для тяжелых грузовых автомобилей были ранее оборудованы две временные полосы движения на соседнем участке МАПП Тагиркент-Казмаляр, однако даже с учетом этого пропускная способность по-прежнему недостаточна с учетом роста объема грузовых перевозок.

В итоге, срок доставки товаров автомобилями из Турции увеличился до 30 дней с 6 февраля 2022 года, а транспортные расходы возросли с 49000 до 98000 долларов США по сравнению с четвертым кварталом 2022 года [2].

Для того, чтобы логистика могла справляться с растущим потоком товаров из Турции и поддерживать привлекательность и конкурентоспособность стоимости услуг, необходимо динамично увеличивать объемы перевозок морским транспортом и увеличивать количество контейнеров.

Транзитные грузы в Россию должны обрабатываться в турецких портах на условиях, сопоставимых с условиями перевозки других товаров, поскольку в настоящее время приоритет отдается продукции турецкого производства, в то время как другие грузы простаивают в очередях.

Также необходимо, по крайней мере, удвоить количество контейнеров на маршруте и регулировать их возвращение, в противном случае нехватка оборудования для доставки грузов и все связанные с этим проблемы будут ощущаться все острее.

Кроме того, следует предпринять усилия по сокращению времени, затрачиваемого на таможенную очистку грузов в порту Новороссийск. Например, сейчас, если изменяются весовые и габаритные характеристики, компания должна ждать корректируемых документов на приемку груза до двух дней. Этот процесс необходимо ускорить. Кроме того, необходимо завершить интеграцию данных между ЦЭД и портом Новороссийск.

В то же время необходимо утроить число RO-RO между турецкими и российскими портами. Это значительно увеличит долю товаров, доставляемых из Турции быстро – в течение 14 дней.

При этом, несмотря на то, что шесть из девяти компаний-участников обзора на фоне растущего грузового потока уже открыли собственные филиалы в Турции и планируют развивать сеть доставки, российский бизнес сталкивается с нехваткой логистических операторов, которые могут доставлять из Турции небольшие — весом от 1 кг до 100 кг — партии.

Поэтому важно увеличить число запланированных услуг, предоставляемых в больших объемах. В частности, СДЭК уже развивает эту услугу, а ПЭК и Pony Express ввели регулярные комбинированные перевозки в турецком направлении. В следующем году ПЭК планирует создать единую сеть маршрутных поставок, которая объединит крупные города Турции с небольшими (менее 100 тысяч жителей) поселениями.

Результаты исследования логистики между нашей страной и Турцией показали, что существуют значительные возможности для развития этой области. Были выявлены следующие результаты:

1. Таможенные процедуры. В ходе исследования было выявлено, что таможенные процедуры в России и Турции имеют некоторые различия, которые могут повлиять на время и стоимость доставки грузов. Однако, благодаря сотрудничеству между странами, эти различия могут быть уменьшены или устранены.

2. Транспортные маршруты. Исследование показало, что между Россией и Турцией существует множество транспортных маршрутов, которые позволяют доставлять грузы различными видами транспорта. Наиболее популярными маршрутами являются морские и автомобильные.

3. Инфраструктура. Исследование выявило, что в обеих странах существует развитая инфраструктура для логистики, включая порты, железнодорожные станции, аэропорты и автомобильные дороги. Это позволяет эффективно доставлять грузы между Россией и Турцией.

4. Перспективы развития. Исследование показало, что логистическая инфраструктура в России и Турции имеет потенциал для дальнейшего развития. В обеих странах существуют возможности для улучшения транспортной инфраструктуры, внедрения новых технологий и сотрудничества между компаниями.

Логистика является важной составляющей международной торговли, и ее развитие имеет большое значение для экономического роста и процветания обеих стран. Между Россией и Турцией существуют широкие возможности для сотрудничества в области логистики, поскольку обе страны имеют развитую инфраструктуру и большой потенциал для экспорта и импорта товаров.

Для успешного развития логистики необходимо улучшать таможенные процедуры, развивать транспортную инфраструктуру, внедрять новые технологии и сотрудничать с другими странами и компаниями. Кроме того, логистические компании должны постоянно следить за изменениями в законодательстве и требованиях к таможенным процедурам, чтобы обеспечить максимальную эффективность и безопасность при доставке товаров.

#### **Библиографический список:**

1. «Из Турции везут все». Что значит победа Эрдогана для водителей в России – Внешнеэкономические новости от 05.06.2023 / Альта-Софт. Таможенный портал для участников ВЭД. URL: [https://www.altar.ru/external\\_news/101151](https://www.altar.ru/external_news/101151) (дата обращения: 19.06.2023). – Текст: электронный.

2. Российская логистика не справляется с грузопотоком из Турции / Trans.ru. Цифровой диалог бизнеса. URL: <https://trans.ru/news/rossiiskaya-logistika-ne-spravlyaetsya-s-gruzopotokom-iz-turtsii> (дата обращения: 22.06.2023). – Текст: электронный.

3. Сайт «Лобанов-логист» / Логистический портал URL: (<http://www.lobanov-logist.ru> (дата обращения: 19.07.2023). – Текст: электронный.