

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

THEORETICAL AND PRACTICAL PROBLEMS OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Научная статья
УДК 332.142.2
<https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-4-75-81>
EDN HQFRPF

Логистика как драйвер развития торгово-экономического сотрудничества «Россия – Африка»

Наталья Алексеевна Гвилия[✉], Кристиан Бидоссесси Адуссиба

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
Санкт-Петербург, Россия, natagvi@mail.ru[✉]*

Аннотация. Россия и Африка имеют долгую историю торговых связей, включающих экспорт и импорт различных товаров и услуг. В последние годы пути сотрудничества стали более активными и разнообразными. Приведен список основных африканских стран – торгово-экономических партнеров Российской Федерации. Увеличение экспортных поставок из России в страны Африки и повышение интереса африканских стран к российским товарам и услугам создают новые возможности для развития взаимовыгодных отношений. Развитие торговли и экономического сотрудничества между Россией и Африкой в современных условиях привело к необходимости создания эффективных и устойчивых логистических маршрутов между этими двумя регионами. Обосновывается актуальность формирования новых логистических маршрутов и исследуются потенциальные преимущества, которые они могут принести обеим сторонам, включая экономический рост, укрепление торговых связей и повышение конкурентоспособности. Анализируются ключевые факторы, оказывающие влияние на формирование этих маршрутов, такие как географическое расположение, инфраструктурные возможности, таможенные процедуры, транспортные сети и коммуникации. Отмечены перспективы развития новых логистических маршрутов на африканский континент, связанные с продолжением транспортно-логистического коридора «Север – Юг». Рассматриваются вызовы и проблемы, с которыми сталкиваются страны при создании новых логистических маршрутов, и предлагаются рекомендации для их преодоления. Эффективное формирование новых логистических маршрутов между Россией и Африкой потенциально может привести к стимулированию экономического роста, развитию торговли и укреплению отношений между регионами.

Ключевые слова: Россия, Африка, логистические маршруты, международное торгово-экономическое сотрудничество, экспорт, импорт

Для цитирования: Гвилия Н. А., Адуссиба К. Б. Логистика как драйвер развития торгово-экономического сотрудничества «Россия – Африка» // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2023. № 4. С. 75–81. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-4-75-81>. EDN HQFRPF.

Original article

Logistics as a driver of trade and economic cooperation “Russia – Africa”

Natalia A. Gviliya[✉], Christian B. Adoussiba

*Saint-Petersburg State Economic University,
Saint-Petersburg, Russia, natagvi@mail.ru[✉]*

Abstract. Russia and Africa have a long history of trade relations, including the export and import of various goods and services. In recent years, the ways of cooperation have become more active and diverse. The list of the main African countries – trade and economic partners of the Russian Federation is given. The increase in export supplies from Russia to African countries and the increased interest of African countries in Russian goods and services create new opportunities for the development of mutually beneficial relations. The development of trade and economic cooperation between Russia and Africa in modern conditions has led to the need to create efficient and sustainable logistics routes between these two regions. The relevance of the formation of new logistics routes is substantiated and the potential benefits that they can bring to both sides, including economic growth, strengthening trade ties and increasing competitiveness, are investigated. The key factors influencing the formation of these routes, such as geographical location, infrastructure capabilities, customs procedures, transport networks and communications, are analyzed. Prospects for the development of new logistics routes to the African continent associated with the continuation of the North-South transport and logistics corridor were noted. The challenges and problems that countries face when creating new logistics routes are considered, and recommendations for overcoming them are proposed. The effective formation of new logistics routes between Russia and Africa can potentially lead to stimulating economic growth, developing trade and strengthening relations between the regions.

Keywords: Russia, Africa, logistics routes, international trade and economic cooperation, export, import

For citation: Gviliya N. A., Adoussiba C. B. Logistics as a driver of trade and economic cooperation “Russia – Africa”. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics.* 2023;4:75-81. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-4-75-81>. EDN HQFRPF.

Введение

Формирование и настройка новых логистических маршрутов между Россией и Африкой являются важным и перспективным направлением развития экономических связей между двумя регионами. В 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]. Решение поставленной задачи актуально и взаимовыгодно для обоих регионов и приведет к следующим потенциальным преимуществам:

1. Расширение торговли. Россия и Африка обладают значительным экономическим потенциалом, и формирование новых логистических маршрутов поможет расширить торговлю. Надежная и эффективная доставка товаров позволит увеличить объемы экспорта и импорта и выйти на новые рынки африканского континента.

2. Разнообразие поставок. Новые логистические маршруты позволят диверсифицировать и повысить надежность поставок между Россией и Африкой. Это особенно важно в контексте глобальных вызовов, таких как глобальные пандемии или геополитические трения, которые могут повлиять на существующие логистические маршруты.

3. Развитие инфраструктуры. Для налаживания новых логистических маршрутов потребуются развитие и модернизация инфраструктуры и в России, но особенно в Африке. Это создаст новые рабочие места и стимулирует экономический рост в обоих регионах.

4. Повышение конкурентоспособности продукции. Улучшенные логистические связи могут сократить время доставки товаров, снизить из-

держки и повысить конкурентоспособность продукции на мировых рынках.

5. Развитие гуманитарного сотрудничества. Налаживание новых логистических маршрутов «Россия – Африка» также способствует укреплению дипломатических и гуманитарных связей между этими двумя регионами. Это может стимулировать сотрудничество в других сферах, таких как образование, культура, наука и туризм.

Методы и результаты исследования

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. Основными проблемами, с которыми сегодня сталкивается Африка, являются продовольственная и энергетическая безопасность, отсутствие энергетической системы и логистики на континенте, недостаточность инфраструктуры и технологий, а также постоянный рост населения, приводящий к избытку рабочей силы и дефициту рабочих мест. Особое внимание африканские страны уделяют развитию внутренних рынков, что требует локализации производства и создания цепочек добавленной стоимости на континенте. Необходимо отметить, что вышеизложенных потенциальных преимуществ можно достичь при подходе стратегического планирования цепей поставок [2] между континентами, начав

с исследования наличия и достаточности грузовой базы, экспортно-импортного потенциала.

Экспортно-импортный потенциал сотрудничества «Россия – Африка»

Оборот внешней торговли России со странами Африки в 2022 г. составил 18 млрд долл. Около 25 % российских поставок – зерновые культуры, еще 22 % – нефть и нефтепродукты. Значительная доля экспорта – секретные товарные группы,

включающие вооружение. Министерство экономического развития Российской Федерации считает, что до 2030 г. Россия и Африка могут удвоить товарооборот. В российском импорте из Африки доминирует продовольствие, его доля – около 60 % (1,8 млрд долл.) [3]. По данным Федеральной таможенной службы РФ за 2021 г. [4], в топ-10 наших торговых партнеров на африканском континенте входят Египет, Алжир, Сенегал, Марокко, Нигерия, ЮАР, Тунис, Кения, Эфиопия, Гана (таблица).

Топ-10 африканских стран – торгово-экономических партнеров РФ за 2021 г.

Top 10 African countries – trade and economic partners of the Russian Federation for 2021

№	Страна	Экспорт из РФ		Импорт в РФ	
		Млн долл.	Поставки	Млн долл.	Покупки
1	Египет	4 200	Пшеница, ячмень, металлы	590	Цитрусовые, фрукты, овощи
2	Алжир	2 990	Транспортные средства, зерно, металлы, древесина	20	Тропические фрукты, сахар-сырец
3	Сенегал	1 220	Нефть, топливо, злаки, удобрения, бумага и картон, черные металлы	3,55	Овощи, фрукты, орехи, медь
4	Марокко	1 210	Химическая продукция, металлы, продовольствие, древесина, удобрения, бумага и картон	440	Текстиль, обувь, фрукты, орехи, сахар
5	Нигерия	880	Нефть, пшеница, удобрения	40	Какао-бобы, ароматические растения
6	ЮАР	616	Химическая продукция, металлы, древесина, бумага и картон	686	Драгоценные камни и металлы, цитрусовые, автомобили
7	Тунис	330	Продовольствие, удобрения, древесина, злаки, металлы	150	Текстиль, обувь, оборудование, рыба
8	Кения	220	Металлы, масла, древесина	140	Живые деревья, кофе, чай, фрукты, орехи, овощи
9	Эфиопия	190	Продовольствие, металлы, злаки, резина	30	Кофе, чай, овощи, текстиль, живые деревья
10	Гана	170	Продовольствие, древесина, удобрения, эфирные масла, мебель, транспорт	80	Живые деревья, овощи, фрукты, орехи, жемчуг

Анализируя данные, представленные в таблице, нельзя не заметить существенный дисбаланс торговли России с Африкой с точки зрения значительного перекоса в сторону экспорта: в структуре товарооборота порядка 85 % приходится на экспорт, 15 % – на импорт. В долгосрочной перспективе необходимо искать пути наращивания импорта товаров с африканского континента и, соответственно, наших инвестиций. В этой связи нужно учитывать, что в Африке сосредоточено до 40 % общемировых запасов золота и до 90 % запасов хрома и платины. Там же находятся самые большие на планете запасы кобальта, алмазов и урана. Кроме того, на долю Африки приходится 65 % мировых пахотных земель и около 10 % внутренних возобновляемых источников пресной воды, что позволяет говорить об огромном сельскохозяйственном потенциале.

Африка – достаточно перспективный партнер России в агропромышленном комплексе. Основной объем экспорта в 2022 г. приходился на зерновые

и растительные масла (более 80 % и более 10 % соответственно). В стоимостном выражении за 2022 г. основными экспортными сельскохозяйственными продуктами из России в Африку стали пшеница (75,7 %), масло соевое (9,7 %), апельсины свежие и сушеные (14 %), картофель (10,6 %), какао-бобы (7,4 %), какао-паста (7,3 %), масло подсолнечное (6,7 %), мандарины (5,5 %), ячмень (3,3 %) и мороженая рыба (1 %). В первом полугодии 2023 г. импорт из стран Африки в Россию увеличился в стоимостном выражении на 19,7 % в сравнении с тем же периодом 2022 г. [4]. С января по июнь 2023 г. экспорт продукции российского агропромышленного комплекса в стоимостном выражении увеличился на 91 % по сравнению с аналогичным периодом 2022 г., что свидетельствует о повышенном спросе жителей африканского континента на российскую сельхозпродукцию [5].

Кардинальное изменение международного политического и экономического ландшафта в 2022 г. предопределило изменение модели взаимной тор-

говли. Традиционно ключевые товары российского экспорта в Африку шли через глобальных трейдеров, которые брали на себя всю логистику, финансовое сопровождение сделок, страхование и т. д. до конечного потребителя. По такой же модели осуществлялись импортные поставки. В прошлом году глобальные трейдеры отказались работать с Россией, что послужило триггером к выстраиванию прямых долгосрочных отношений с контрагентами в Африке [6]. Задача достаточно сложная, поскольку за последние годы на рынках африканских стран закрепились экспортеры и инвесторы не только из стран Запада, но и из Китая, Индии, Турции, Бразилии, арабских стран Персидского залива и некоторых других. Однако наша страна может предложить принципиально новую обоюдовыгодную модель взаимодействия с африканскими странами. Речь идет об «индустриализации» Африки, стимулирующей внутреннюю экономику региона, которая поможет африканским странам достичь высоких темпов роста, диверсифицировать экономику и снизить риски внешних потрясений, что, в свою очередь, в значительной степени способствует искоренению нищеты посредством создания рабочих мест и материальных благ. В то же время у российской стороны есть именно те технологии, например, в энергетике, сельском хозяйстве, горнодобывающей промышленности и т. д., а также квалифицированные специалисты, которые в Африке нужны в настоящее время. В Африке уже давно и успешно работают «Лукойл», «Роснефть», «ВТБ», «ФосАгро», «Яндекс», «Лаборатория Касперского» и другие наши ведущие компании. Африканские страны ждут помощи от РФ в сфере энергетики, развития портов, строительства автомобильных и железных дорог, сокращения числа посредников в процессе экспорта и импорта и, соответственно, уменьшения расходов на грузоперевозки.

Морская логистика

Сегодня основными способами доставки являются воздушный и морской транспорт, причем морской транспорт предпочтительнее из-за доступности и удобства. Грузоперевозки морским путем осуществляются с помощью сухогрузов и танкеров. Наземный транспорт – наименее предпочтителен, т. к. качественные автомобильные дороги отсутствуют даже в высокоразвитых регионах. Воздушный способ является дорогим и ограниченно доступным в связи с отсутствием в некоторых регионах международных аэропортов. Авиационный способ доставки предпочитают 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-х 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-и дней. Самолетом 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-и 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 большое внимание уделяется налаживанию морских маршрутов с африканскими странами, имеющими порты на Средиземном море. 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) – Дамietta (Египет)».

Необходимо учитывать, что для запуска полноценных мультимодальных сервисов с постоянной морской составляющей следует наработать достаточную грузовую базу [7]. Среди прочих рисков развития морской логистики эксперты отмечают следующие: отсутствие платежной дисциплины у некоторых африканских партнеров, бюрократизированность 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.

Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг»: продолжение

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 г. Позже состав участников расширился до 13-и. 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. Сегодня проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств. Согласно прогнозам, рост грузопотока через МТК «Север – Юг» к 2030 г. составит до 41 млн т. 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» [8]. Международный транспортный коридор «Север – Юг» является мультимодальным и крайне востребованным коридором, о чем свидетельствует динамика последних 1,5 лет. Выход МТК «Север – Юг» на порты Персидского залива создает возможности для дальнейшей доставки грузов в Северную и Восточную Африку, поэтому стоит обратить внимание на связанность портовой инфраструктуры [9] с железными дорогами, автомагистралями [10] как в африканских, так и в других странах. Примером такой связанности может служить проект строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей в Восточной Африке, объединяющий территории 8-и африканских стран с выходом на порты Танзании.

Нельзя обойти вниманием тот факт, что образование имеет ключевое значение в растущей экономике, являясь частью экономической повестки. Следует напомнить, что Советский Союз подготовил полмиллиона африканцев с высшим образованием. Было открыто более 20-и 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 Министерства науки и образования РФ,

в российских вузах обучаются почти 35 тысяч студентов из стран Африки. На предстоящий учебный год Министерство образования и науки увеличило количество бюджетных мест для африканских студентов вдвое – до 4 720. 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 обучать наших специалистов для работы на совместных предприятиях в Африке.

Результаты исследования

Следует отметить, что 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. Для реализации намеченных планов рекомендуем рассмотреть следующие мероприятия и положения:

1. 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.

2. Создание хабов в Восточной, Западной и Южной Африке. Исходя из отсутствия транспортной связанности африканского континента, имеющего вторую по величине площадь после Евразии, логистика для различных территорий диверсифицирована. В настоящее время создается хаб/зона индустриального присутствия в Египте (Северная Африка). Рекомендуется к рассмотрению создание хабов в Танзании (Восточная Африка), Сенегале (Западная Африка), ЮАР (Южная Африка).

3. Субсидирование логистических затрат. Стоимость доставки до африканского континента очень дорогая. Фактически с учетом доставки стоимость продукции увеличивается в несколько раз, и в настоящее время конкурировать с китайскими и западными компаниями практически невозможно. Поэтому бизнес, по крайней мере на начальном этапе, нуждается в субсидировании логистических затрат по доставке товаров в страны к югу от Сахары.

4. Модернизация и строительство транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что 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.

5. Увеличение торгового морского флота. Требуется увеличить количество контейнеровозов, зерновозов, минераловозов и т. д.

6. Унификация таможенных процедур, гармонизация таможенного законодательства России и африканских стран, взаимное признание сертификатов на продукцию.

7. Обратная загрузка транспортных средств. Российская Федерация 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 в настоящее время является проблемой. Пристального внимания заслуживает определение приоритетных грузов для РФ из стран Африки.

Перечисленные меры не позволят сотрудничеству распасться на отдельные диалоги и будут способствовать возможности формирования глобального видения будущих взаимодействий между Россией и Африкой.

Заключение

В многополярном мире каждое государство имеет неотъемлемое право на равноправный доступ ко всем необходимым товарам, включая продукцию АПК, удобрения, гуманитарную и медицинскую поддержку. Благодаря новым логистическим маршрутам появляются перспективы и для бесперебойного доступа к товарам первой необходимости, и для инвестиций в транспортную инфраструктуру, и для развития взаимного торгового оборота. Международный транспортный коридор «Север – Юг» позволит обеспечить российским товарам более короткий маршрут на африканский континент и послужит активизации торгово-экономического сотрудничества между Россией и Африкой.

Список источников

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

2. Гвилия Н. А. Стратегическое планирование цепей поставок: учеб. пособие. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2015. 74 с.

3. Экономика Африки: скрытый потенциал и реальный рост. URL: <https://roscongress.org/materials/ekonomika-afriki-skrytyy-potentsial-i-realnyy-rost/> (дата обращения: 29.07.2023).

4. Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 01.08.2023).

5. Башкиров С. Ф. Чего ждать от российско-африканских экономических отношений // РБК. Практика. 2023. № 6-8. С. 56–101.

6. Ивантер А. Нас ждут как носителей равноправной модели сотрудничества // Эксперт. 2023. № 30-33 (1307). URL: [https://catalogmy.com/ehkspert-30-33-2023?](https://catalogmy.com/ehkspert-30-33-2023?ysclid=lnx50p4flq295027219)

[ysclid=lnx50p4flq295027219](https://catalogmy.com/ehkspert-30-33-2023?ysclid=lnx50p4flq295027219) (дата обращения: 05.08.2023).

7. Фурсова И. Грузы тянутся к югу. URL: https://cdnstatic.rg.ru/uploads/attachments/2023/07/27/bcf3b ecc4dd4b810addf068465006eb3_008.pdf (дата обращения: 05.08.2023).

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

9. Гвилия Н. А., Кочурова А. А. Формирование системы «умных портов» в логистической инфраструктуре Северного морского пути // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. 2022. № 3. С. 89–95.

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

References

1. *Rossia i Afrika: ob'ediniia usilia dlia mira, progressa i uspehnogo budushchego* [Russia and Africa: joining forces for peace, progress and a successful future]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/71719/> (accessed: 02.08.2023).

2. Gviliia N. A. *Strategicheskoe planirovanie tsepei postavok: uchebnoe posobie* [Strategic supply Chain Planning: A tutorial], Saint-Petersburg, Izd-vo SPbGEU, 2015. 74 p.

3. *Ekonomika Afriki: skrytyi potentsial i real'nyi rost* [Africa's Economy: Hidden potential and real Growth]. Available at: <https://roscongress.org/materials/ekonomika-afriki-skrytyy-potentsial-i-realnyy-rost/> (accessed: 29.07.2023).

4. *Ofitsial'nyi sait Federal'naia tamozhennoi sluzhby RF* [Official website of the Federal Customs Service of the Russian Federation]. Available at: <https://customs.gov.ru/statistic> (accessed: 01.08.2023).

5. Bashkirov S. F. Chego zhdat' ot rossiisko-afrikanskikh ekonomicheskikh otnoshenii [What to expect from Russian-African economic relations]. *RBK. Praktika*, 2023, no. 6-8, pp. 56-101.

6. Ivanter A. Nas zhdut kak nositelei ravnopravnoi modeli sotrudnichestva [They are waiting for us as carriers of an equal model of cooperation]. *Ekspert*, 2023, no. 30-33 (1307). Available at: [https://catalogmy.com/ehkspert-30-33-2023?](https://catalogmy.com/ehkspert-30-33-2023?ysclid=lnx50p4flq295027219)

lnx50p4flq295027219 (accessed: 05.08.2023).

7. Fursova I. *Gruzy tianutsia k iugu* [Loads are drawn to the south]. Available at: https://cdnstatic.rg.ru/uploads/attachments/2023/07/27/bcf3becc4dd4b810addf068465006eb3_008.pdf (accessed: 05.08.2023).

8. *Rossia i Afrika: razvivat' otnosheniia pomozhet koridor «Sever – Iug»* [Russia and Africa: the North-South corridor will help develop relations]. Available at: <https://vestikavkaza.ru/news/rossia-i-afrika-razvivat-otnosheniya-pomozet-koridor-sever-ug.html?ysclid=ll0suy5f5z315455345> (accessed: 30.07.2023).

9. Gviliya N. A., Kochurova A. A. Formirovanie sistemy «umnykh portov» v logi-sticheskoi infrastrukture Severnogo morskogo puti [Formation of a system of “smart ports” in the logistics infrastructure of the Northern Sea Route]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika*, 2022, no. 3, pp. 89-95.

10. Gviliya N. A. *Sistemnaia organizatsiia korporativnoi logistiki transportnogo biznesa v usloviakh tsifrovizatsii* [System organization of corporate logistics of transport business in the conditions of digitalization]. Saint-Petersburg, Izd-vo SPbGEU, 2021. 228 p.

Статья поступила в редакцию 28.08.2023; одобрена после рецензирования 15.09.2023; принята к публикации 23.10.2023
The article was submitted 28.08.2023; approved after reviewing 15.09.2023; accepted for publication 23.10.2023

Информация об авторах / Information about the authors

Наталья Алексеевна Гвилия – доктор экономических наук, доцент; профессор кафедры логистики и управления цепями поставок; Санкт-Петербургский государственный экономический университет; natagvi@mail.ru

Natalia A. Gviliya – Doctor of Economic Sciences, Assistant Professor; Professor of the Department of Logistics and Supply Chain Management; Saint-Petersburg State Economic University; natagvi@mail.ru

Кристиан Бидоссесси Адуссиба – аспирант кафедры логистики и управления цепями поставок; Санкт-Петербургский государственный экономический университет; christian.adoussiba@yandex.ru

Christian B. Adoussiba – Postgraduate Student of the Department of Logistics and Supply Chain Management; Saint-Petersburg State Economic University; christian.adoussiba@yandex.ru

