

УДК 656.224.072

Ответы российской логистической системы на вызовы западных санкций: обход или нивелирование?

О. Д. Покровская

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация, 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9

Для цитирования: Покровская О. Д. Ответ российской логистической системы на вызовы западных санкций: обход или нивелирование? // Бюллетень результатов научных исследований. — 2022. — Вып. 4. — С. 48–73. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-4-48-73

Аннотация

Цель: Дать аналитический обзор текущего состояния логистической системы нашей страны при введении нового пакета антироссийских санкций на август 2022 года, включая анализ возможных ответов на сложившиеся вызовы национальному транспортно-логистическому рынку. **Методы:** Применен метод аналитического обзора состояния транспортно-логистического рынка России и мира в условиях нового пакета санкций. **Результаты исследования:** Анализ трендов развития российской логистической системы позволил определить возможные ответы РФ на вызовы внешнеэкономическому товарообороту в части транспортной и контейнерной блокады, а также сформулировать потенциальные варианты нивелирования негативного влияния нового пакета санкций на национальную логистическую систему. Новые логистические схемы «в обход антироссийских санкций» следует рассматривать исключительно как вынужденный, временный выход из сложившейся транспортной и экономической блокады, а не как логистику уровня 2.0 при минимальном количестве участников и перечне операций с товарами. Основными триггерами под влиянием антироссийских санкций стали: закупка продукции про запас, активный поиск отечественных аналогов, полное обновление торговых маршрутов и выход на новые рынки поставки. Ответами на указанные вызовы отечественной логистической систем могут стать три трека: снижение зависимости от ключевых поставщиков, формирование альтернативных способов доставки и переориентация направления работы «на Восток». **Практическая значимость:** Выполнен аналитический обзор вариантов развития отечественной транспортно-логистической системы в условиях новой геополитической ситуации. Охарактеризованы пути нивелирования негативных последствий санкций стран Запада на логистическую систему РФ. По итогам исследования сформулированы ключевые тренды в развитии логистической системы РФ и пул ответов на внешние вызовы.

Ключевые слова: Логистическая система, транспортно-логистический рынок, логистические схемы обхода санкций, риски, вызовы, волатильная экономика, антироссийские санкции, антиглобализм, геополитика.

Введение. Актуальность исследования

Признание нашей страной в феврале 2022 года независимости республик ЛНР и ДНР привело к тому, что западными странами был принят очередной, шестой пакет санкций. Торговая, транспортная, финансовая и информационная блокада со стороны стран Запада существенно повлияла на реалии отечественного транспортно-логистического рынка.

В данной работе проведен аналитический обзор текущего состояния логистической системы нашей страны при введении нового пакета антироссийских санкций на август 2022 года, включая анализ возможных ответов на сложившиеся вызовы национальному транспортно-логистическому рынку.

Вопросам влияния санкций и антиглобализма на мировой логистический рынок [1–4], ситуационному управлению перевозками [5, 6] и организации сложных мультимодальных систем доставки [7–9] уделяется достаточно внимания в современных научных исследованиях. Изменения подхода к управлению логистическими процессами в мировой экономике с учетом новых триггеров — санкций, пандемии коронавируса COVID-19 и волатильного рынка — анализируются в исследованиях [10–12]

Вместе с тем недостаточно исследований новых транспортно-логистических систем, которые с февраля 2022 года активно формируются участниками процесса перевозок на подсанкционном пространстве. Поскольку прежде подобной ситуации на транспортно-логистическом рынке не возникало столь масштабно, особую актуальность приобрели сегодня вопросы изучения работы транспортно-логистических систем в новых геополитических реалиях через призму национальных интересов РФ и метаморфозы цепей поставок отечественных и импортных товаров (с использованием результатов, концепций и методов, изложенных в работах по управлению международными логистическими потоками [13–17], грузовыми терминалами [18–21]).

В данном исследовании на основе концепции управления транспортно-складскими системами, изложенной в ранее опубликованных работах [22–25], предпринята попытка дать возможные ответы РФ на вызовы внешнеэкономическому товарообороту в части транспортной и контейнерной блокады, а также сформулировать потенциальные варианты нивелирования негативного влияния нового пакета санкций на национальную логистическую систему.

Антироссийские санкции ввели (поддержали) 46 стран мира. Основной удар — по российскому трансграничному товарообороту в экспортном и импортном направлениях. Дальнейшая интенсивность изменений будет связана напрямую со свойствами скорости адаптации государственной политики в целом и гибкой, быстрой реакции отечественного реального бизнеса к новым геополитическим условиям,

и прежде всего — это не просто «быстрый отклик» на геополитические изменения, но и «гибкая перенастройка» всех грузовых и товарных потоков с Запада на Восток — направление «от недружественных стран в нейтральные страны». В этих вызовах логистическая система нашей страны впервые за свою постсоветскую историю может оказаться в условиях масштабной и длительной изоляции.

Против Российской Федерации введено беспрецедентное количество санкций: на долю таких стран в мире приходится порядка 46 % стоимости нашего импорта. В частности, на страны Евросоюза — 32 %, США — 6 %, Южную Корею — 4 %, Японию — 3 %, Тайвань — 1 % (в части высокотехнологичного импорта) [26].

Очевидно, что российская экономика столкнулась с новыми беспрецедентными санкциями, гиперинтенсивность которых экспертами оценивается как 8 из 10. При этом, для сравнения, Атлантический совет и Центр новой американской безопасности в 2014 году оценивал влияние санкционных мер всего лишь как 2 из 10.

Европейские порты, автомобильные и железные дороги, а также воздушное пространство над ЕС, США и Канадой — все это разрушило существовавшие российские логистические схемы и сорвало поставки товаров в настоящее время. Кроме того, поставки товаров стали дороже в 2-3 раза, а ряд товаров стал в принципе недоступен.

Эксперты Forbes опасаются так называемого иранского синдрома в отечественной экономике [27]. Так, более 40 лет санкционного давления и более 10 лет почти полной изоляции от мировой финансово-экономической системы не прошли бесследно для иранской экономики: отрицательный рост ВВП, галопирующая инфляция, слабость национальной валюты и др. С 2007 г. в Иране реализуется модель «экономики сопротивления», основными компонентами которой являются импортозамещение и развитие ненефтяного экспорта.

Надо полагать, что только быстрая перенастройка, так называемый быстрый отклик логистической системы РФ к вызовам санкционной политики, торгово-финансовой блокады и бойкота российских транспортных коридоров станет единственным эффективным драйвером адаптации к новым условиям.

Санкции шестого пакета: сущность и последствия

Официальный журнал, который издается Евросоюзом, обнародовал шестой пакет антироссийских санкций. Продолжается последовательное «вытеснение» российских энергоносителей с европейского рынка: уже запрещены поставки российского угля, имеются ограничения на газ.

Рассмотрим сущность и последствия для РФ санкций шестого пакета:

1. Нефтепродукты, нефть ввозить в ЕС из РФ запрещается с рядом условий. Для России утрата части нефтяного рынка ЕС неприятна, но ожидаема. РФ

вынуждена перенаправлять объемы в страны Азии и предлагать гибкие скидки иностранным покупателям. Вместе с тем и на «рынке поставщика» подобная «передислокация» экспорта существенно не повлияет на объемы выручки. Эксперты считают, что это будет возможно лишь при резком обвале цены на нефть. Поэтому в краткосрочной перспективе эти санкции не будут иметь определяющего значения для отечественной логистической системы.

2. Отключение от SWIFT трех российских банков с учетом ранее введенных санкций кардинально не меняет рыночную ситуацию.

3. Следует полагать, что запрет на предоставление консалтинговых услуг благоприятно скажется на отечественных компаниях-конкурентах европейских фирм.

4. Следует ожидать расширение списка заблокированных лиц и номенклатуры экспортного контроля в дальнейшем. Это связано со стремлением западных стран нанести максимальный ущерб конкретным сферам бизнеса и секторам экономики.

5. Перечисленное выше ожидаемо приведет и к рискам вторичных санкций для «дружественных» России стран, и к «запаиванию» очередных вынужденных путей обхода уже введенных ограничений. Так, например, в 2019 г. под «блокирующие санкции» США попала китайская компания COSCO Shipping Tanker со следующей формулировкой: «за транспортировку иранской нефти» [28].

Антироссийские западные санкции меняют приоритеты в европейской логистике. Следует признать их обоюдоострыми: с учетом мощной интеграции РФ в глобальную торговлю (согласно национальным приоритетам развития транспорта и логистики, изложенным в [29–32]) изолирующие санкции так или иначе влияют и на государства-инициаторов, и на международные компании, которые при уходе с российского рынка терпят существенные убытки.

Последствия антироссийских санкций зеркальны:

1. Так, например, датский контейнерный перевозчик Maersk, занимающий 2-е место в глобальном рейтинге, потерял, отказавшись от работы в направлениях с Россией, не менее 700 млн долларов. По данным исследовательского агентства M. A. Research, в портах РФ заморожено порядка 20 тысяч контейнеров, принадлежащих компании. Часть вернется с российским экспортом, а часть «разбросана» по территории РФ, и ее практически невозможно «собрать».

2. Растут расходы авиаперевозчиков из Европы. Так, например, в новых условиях европейские авиакомпании вынуждены «облетать» закрытое для них воздушное пространство нашей страны. Недружественные страны тратят на это до 37,5 млн долларов в неделю, как сообщает Минтранс РФ по итогам марта 2022 г. При этом и российские, и европейские авиалинии наблюдают снижение пассажиропотоков по ранее популярным направлениям.

3. По мнению экспертов информационно-аналитического агентства «Порт-Ньюс», диверсификация потоков по новым логистическим маршрутам и отказ

от транзита по нашим транспортным коридорам ощутимых потерь не составит, поскольку в общей структуре перевозок ОАО «РЖД» их доля заметна, но не столь велика. Вместе с тем 80 % маршрута пролегает вне России, по территории Казахстана.

4. Поскольку отечественные морские суда не заходят в порты Европы, а Правительством РФ принят пакет ответных «зеркальных» мер, прибалтийские порты, исторически сфокусированные на работе с транзитными российскими грузами, несут колоссальные убытки. Например, грузооборот в порту Клайпеда за первый квартал 2022 г. упал на 13,7 % по сравнению с тем же периодом 2021 г. Это является триггером в ответ на запрет транзита белорусских калийных удобрений, российского металлопроката и запрет на вывоз лесоматериалов из РФ.

5. Эстония также пытается заместить транзитные грузопотоки из России, однако пока безрезультатно: государственный логистический железнодорожный оператор Operail испытывает падение объемов перевозок примерно вдвое [33].

По данным сервиса *ru-stat*, структура импорта в РФ следующая:

Структура импорта в РФ в 2022 г.

| № п/п | Страна | Доля импорта в РФ, % |
|-------|-------------|----------------------|
| 1 | Китай | 22,9 |
| 2 | Германия | 10,3 |
| 3 | США | 5,5 |
| 4 | Белоруссия | 5,4 |
| 5 | Италия | 4,5 |
| 6 | Франция | 3,7 |
| 7 | Япония | 3,4 |
| 8 | Южная Корея | 3,0 |

Основные статьи импорта — оборудование, машины, станки.

Сложность заключается в неготовности большинства торговых и транспортно-логистических компаний к столь существенным метаморфозам. Ключевые, давно работающие логистические цепи по целому ряду направлений как из Европы, так и в Европу теперь оказались порваны. Подобные маршруты в настоящее время либо не функционируют, либо находятся в состоянии хаоса, и стабилизировать их практически невозможно. Приходится искать другие направления и рынки.

Ситуация усложняется уходом с российского рынка крупных контейнерных линий: например, HMM, MSC и Maersk. Кроме того, ряд компаний среднего масштаба также прекратили работу по российским направлениям и прекращают поставки товаров из Евросоюза в контейнерах.

Экспортные продажи падают, но зарубежные конкуренты освободили для нас российский рынок. Драйвером того, чтобы сфокусироваться на российском рынке, стало обеспечение технологического суверенитета, импортозамещение. Для нивелирования влияния дополнительных ввозных пошлин (например, за отправку продукции в США, Канаду, Австралию, Новую Зеландию, Великобританию пошлина составляет 35 % от стоимости товара) на конечную стоимость отечественных товаров, задержек с поставкой импортных комплектующих, немотивированных отказов зарубежных партнеров работать с российскими компаниями российский бизнес активно переориентируется на направления Китая и Турции, однако и на них ситуация близка к коллапсу.

Сильнейший удар по логистической системе России нанесла высокая степень неопределенности, с которой столкнулись все участники внешней экономической деятельности. Это привело к тому, что отечественные логистические процессы фактически затормозились, все ждали каких-то изменений, возвращения к прежним условиям на рынке. К сожалению, это ожидание стало неверным и губительным и отняло время на перестройку бизнес-модели.

Чем опасны для отечественной логистической системы антироссийские западные санкции? Возможно ли их обойти? Каким образом Запад блокирует ввоз товаров в Россию и к чему приведет транспортная и торговая блокада? В данной статье предпринята попытка изучить новые антироссийские условия, в которых строится архитектура новых отечественных транспортно-логистических систем.

Технологический суверенитет сегодня невозможен без нормального транспортно-логистического обеспечения внешнеторговых операций. Известно, что любое несырьевое производство нуждается в соответствующих, полноценных сбытовых рынках, и только обслуживание внутренних запросов не будет достаточным.

Одним из наиболее ощутимых «ударов» санкционного воздействия на Россию после начала спецоперации стала фактическая транспортная изоляция и ограничение товарооборота.

Евросоюз (ЕС) — главный торговый партнер России в энергоресурсах, а также основной источник импорта высокотехнологичной продукции и предметов роскоши, поэтому декларируемая переориентация бизнеса на Восток не может полностью заместить торговлю с Европой.

В западных странах имеется огромное количество товаров, которое потребляло население России. К сожалению, сегодня российским импортерам закрыт к ним доступ. Усугубляет ситуацию и то, что Южная Корея и Япония также поддерживают санкции США и Европы.

Сегодня РФ находится в такой ситуации, которой прежде не было: утрата золотовалютных резервов, антироссийские санкции по запрету импортно-экспортных операций с РФ, разорваны существовавшие годами налаженные логистические

цепи. Безусловно, перечисленное требует безотлагательных нетривиальных решений для обеспечения устойчивости логистической системы страны.

Основные «удары»: 1) «заморозка» ключевых активов Банка России (размещенных в евро, долларах, йенах и фунтах стерлингов) отразилась в глобальных рейтингах РФ, поскольку для иностранных агентств это означает «технический дефолт»; 2) торговое эмбарго (де-факто), которое «обезвоживает» российскую экономику и лишает ее денежных средств.

Однако имеются на рынке и исключения, по которым Минфин США искусственно «вывел» из-под санкций ряд тех отечественных банков, которые обеспечивают поставку угля, древесины, углеводорода, а также урана и биологических видов топлива. В соответствии с этим активно применяются U-образные транзакции: платеж от покупателя является транзитным и осуществляется через третьи страны, по которым в США уже предоставляются лицензии. Евросоюз, по примеру США, «вывел» свои нефтегазовые поставки вне антироссийских санкций.

Анализ новых трендов и условий работы логистических транспортных систем. Логистика хранения и терминалов

Современный рынок складской недвижимости демонстрирует беспрецедентное падение как объемов хранения, так и оборачиваемости складских запасов на 50–70 %.

Безусловно, это обстоятельство негативно влияет на размер дохода отечественного логистического оператора: каждая из складских операций оплачивается отдельно. Сегодня очевидным стало то, что логистика хранения и пакет услуг, связанных только с терминальной обработкой товаров, позволяют лишь покрыть текущие эксплуатационные расходы и выйти на «работу в ноль».

Операторы в ответ на столь сложные кризисные явления активно формируют пакетные (комплексные) предложения. В частности, помимо услуг транспортировки и хранения на терминале в пакетном решении предлагаются также услуги по закупке, анализ альтернативных вариантов поставки товаров, прокладке новой логистической схемы персонально для заказчика, организация импортных перевозок, сопровождение экспедитором и обеспечение всех таможенных процедур и т. д.

Продолжает сохраняться высокая «вакантность» складских помещений. На ставку за один метр хранения в России это практически не влияет, поскольку, согласно исследованию агентства FM Logistic, стоимость строительства в этом году выросла почти на 40 %, что, безусловно, ограничивает появление на рынке новых складских площадей и продолжает поддерживать высокий спрос на работающие в России логистические объекты.

Тенденцией рынка складской логистики в новых геополитических обстоятельствах стала трансформация стратегии управления запасами: так, например,

широко применяемая игроками логистического рынка концепция just-in-time («точно в срок»), предполагающая наличие на складе только минимально необходимого количества товаров, сегодня уступило место принципиально другой логистической концепции — just-in-case («на всякий случай»), предполагающей, в свою очередь, аккумуляцию максимально возможного по вместимости терминала размера товарных запасов.

За последний месяц в Wildberries арендовали почти 50 тыс. кв. м складских площадей — 17,7 тыс. в подмосковном логопарке «Южные ворота» и 30,5 тыс. в «Белой даче» в Котельниках. По оценкам экспертов, это обойдется маркетплейсу примерно в 300 млн рублей в год.

Ранее компания в основном строила собственные склады, сейчас же стоимость процесса резко выросла. Кроме того, есть сложности с поставками оборудования. Но в Wildberries утверждают, что дело не в переориентации на аренду: крупные объекты продолжают строить сами, арендуются лишь относительно небольшие склады и сортировочные центры.

В целом текущая ситуация на рынке в пользу арендаторов. Девелоперы активно диверсифицируют свой бизнес: так, например, застройщик Vesper планирует выкупить складские площадки логопарка «Южные ворота» в (г. Домодедово). В настоящее время логопарк принадлежит компании PPF Group из Чехии, которая уходит с российского рынка. При этом, по мнению большинства экспертов, ставка аренды логистических объектов в России должна сменить тренд роста до конца текущего года на тренд снижения ставки в 2023 г.

Цифровая логистика

«Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») предлагают создать государственную систему мониторинга стоимости услуг перевозчиков на товарных и транспортных рынках. А на первом этапе монополия предлагает именно ее наделить полномочиями по сбору данных с операторов железнодорожных вагонов.

Сама монополия, как предлагает РЖД, на первом этапе работы такой системы получит полномочия по сбору информации о стоимости предоставления операторами железнодорожных вагонов «в момент подачи заявки или передачи груза».

Аргументы следующие: тарифы ОАО «РЖД» устанавливаются государством и публичны, информация же о стоимости услуг операторов закрытая. Это дает им возможность для манипуляций и дифференцированного подхода к грузоотправителям. Так, операторы вагонов, морских терминалов и судоходные компании устанавливают стоимость услуг, ориентируясь исключительно на собственную прибыль, зачастую не учитывая интересы государства и социальную значимость перевозок отдельных грузов.

Кроме того, прозрачность ценообразования необходима для рентабельности экспортных перевозок. Ранее использовались данные международного ценового агентства Argus Media и украинского журнала «Промышленные грузы». Сейчас есть риски, что их информация будет неполной или недостоверной.

Однако передача этой функции монополии, которая сама активно участвует в грузоперевозках, означает дать ей преимущество над конкурентами. ОАО «РЖД» может стать «ультрамонополией» или тем самым «Большим братом» для отрасли.

Наличие точной информации об операторских ставках поможет оценить рентабельность того или иного сегмента перевозок и в удачное для монополии время покупать или продавать подвижной состав, привлекать инвесторов, создавать новые подразделения, развивая свой собственный бизнес.

По сути, для ОАО «РЖД» этот пул полномочий станет доступом к корпоративной и финансовой тайнам операторов на рынке. Эксперты считают, что у России должны быть собственные ценовые агентства, собственные логистические и страховые консультанты, возможно, например, создание российского аналога Argus.

Транспортная логистика

Глобальная перенастройка логистических схем привела к активному поиску альтернативных маршрутов доставки. Такие маршруты изыскивают схемы доставки для искусственного исключения транзита по территории РФ. Так, например, 12 мая 2022 г. логистический оператор Nurminen Logistics (Финляндия) осуществил пилотный запуск контейнерного поезда, идущего по маршруту «Китай — Европа» в обход РФ по территории Казахстана, Грузии, Азербайджана, Румынии. Следует отметить, что Китай с 2022 г. уже организует перевозки в европейском направлении с использованием нового транскаспийского пути «Шелковый ветер».

Однако существенным недостатком новой логистической схемы в обход России является двойная перегрузка грузов «железная дорога — море» на Каспии. Это существенно удорожает и усложняет всю систему доставки. Кроме того, схема с перегрузкой в Украине по известным причинам невозможна, и ближайший вариант перегрузки — Турция. Основным риском является уход китайских грузопотоков на альтернативные России транзитные маршруты, прежде всего — на «Шелковый ветер»

Вместе с тем железные дороги Беларуси, России и Казахстана намерены увеличить объемы контейнерных перевозок в Китай. Есть тенденция к восстановлению объема транзитных перевозок в сервисах АО «ОТЛК ЕРА» во всех направлениях благодаря ключевым параметрам транзитных перевозок (высокая скорость, сроки доставки, сохранность груза, возможность расчетов в юанях для клиентов).

Предлагается схема пропуска возросших объемов экспорта через казахстанско-китайскую границу, в том числе формирование поездов повышенной длины

и дальнейшее совершенствование технологии работы погранпереходов во взаимодействии с Китайскими железными дорогами.

Набирает популярность автомобильная доставка европейских товаров, что обусловлено разницей в валютных курсах, несмотря на рост цен на перевозку. Так, например, цена на перевозку по автомобильному маршруту Варшава — Калининград (450 километров) около 60 000 рублей до февраля 2022 г. и порядка 220 000 рублей в настоящее время демонстрирует «качели» и высокую волатильность рынка. По мнению экспертов, сейчас на повестке автоперевозчиков вопрос выживаемости.

Авиадоставка также подорожала. Например, до февраля 2022 г. стоимость доставки 1 килограмма товара по маршруту Великобритания — Россия составляла 30 евро, сейчас эта цифра возросла не менее чем на 30 %.

Из Гонконга и из Китая наблюдается активный рост чартерных рейсов, в том числе транзитом из Китая, Гонконга и Кореи.

По данным «ПСБ-Аналитика», экспорт российской нефти по морю в мае и июне 2022 г. осуществляется и в Европу. Кроме того, наблюдается рост поставок в другие регионы. Ряд стран полностью отказались от морского импорта российской нефти (например, Великобритания, Франция, Литва, Швеция и Германия), при этом Нидерланды, Польша и Финляндия сохранили импорт.

Наблюдается рост поставок и в Италию, Хорватию, Турцию и др., даже с учетом ограничений и перераспределений потоков. Парадоксально, но морской импорт в Европу достиг самого высокого уровня за последние два месяца и составил 1,8 млн барр/сут, или 48 % от всего экспорта.

На азиатском направлении продолжается рост поставок, в результате чего около половины всех морских поставок нефти из России приходится на Азию (против 1/3 в начале года). Главным импортером российской нефти является Китай. Так, например, только в мае 2022 г. по морю перевозилось порядка 1 млн барр/сут. При этом основная поставка нефти в Китай идет по трубопроводу Восточная Сибирь — Тихий океан.

Двумя другими развивающимися рынками с высоким потенциалом роста являются Индия (0,6 млн барр/сут) и страны Африки (0,2 млн барр/сут). Эксперты «ПСБ-Аналитика» полагают, что эти объемы будут расти и в дальнейшем.

Управление цепями поставок: токсичность и «черные рыцари»

Наблюдается высокая «токсичность» бизнеса: с учетом того, кто по факту является конечным владельцем контрагента в международной цепи поставок, партнеры отказываются от сотрудничества не только на основании санкций, но и опасаясь, что ограничения будут введены.

Участников российского бизнеса, испытывающих триггеры санкций, можно классифицировать следующим образом:

1) крупные дистрибьюторы «одного бренда», покинувшего рынок РФ: «Фольксваген», «Адидас», «Лореаль» и др. Сегодня их деятельность по перепродаже европейских товаров в России заморожена и находится в зоне риска, если бренд окончательно уйдет с отечественного рынка: либо бизнес будет закрыт, либо он будет построен в новых условиях практически с нуля;

2) мультибрендовые компании-дистрибьюторы, которые максимально заполняют склады, получая товары авиатранспортом через Турцию, Белоруссию, Казахстан или азиатские страны;

3) компании с пропорциональной структурой европейских и китайских товаров. Например, интернет-магазины электроники переориентировали продажи и продвигают китайские бренды;

4) отечественный бизнес, взаимодействующий с поставщиками, локализованными внутри нашей страны. Примером может стать компания «Хофф» — производитель мебели из российской древесины. Компания сегодня демонстрирует рост на фоне ушедших европейских конкурентов, таких как «Икея» и др.

По данным лондонского Международного института стратегических исследований (IISS), Россия сформировала вокруг себя хаб стран, пострадавших от западных санкций: Иран, Сирия, Куба, Венесуэла, Северная Корея и другие государства для выработки единой стратегии обхода санкций. Для этого используют международную сеть компаний, которых называют «черными рыцарями». Через такие компании проводят оплату за экспорт, импорт и транзит товаров. Кроме того, Россия предлагает создать единый портал с информацией обо всех транспортно-логистических хабах стран — членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Портал должен содержать и сведения о тарифах и условиях перевозки грузов.

Международная логистика

Европейский союз осознанно «разорвал» все транспортно-экономические цепи на восточном направлении. Уже полностью «перенастроена» система мировой логистики в новых геополитических условиях. В частности, план развития европейской транспортной сети искусственно исключает теперь все маршруты в железнодорожном сообщении по территории Республики Беларусь и нашей страны.

Еврокомиссия, в частности, существенно отредактировала стратегию развития Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), в части развития трансъевропейской транспортной сети на руководящих принципах исключаются такие страны, как Россия и Белоруссия. Взамен указанным странам транспортные коридоры предлагается проложить по территории Украины и Молдавии.

Учитывая такую ситуацию, аналитическим агентством Goldman Sachs установлено, что в долгосрочном прогнозе антироссийские санкции приведут к «дедолларизации» мировой экономики. Бенефициарами процесса станут юань, золото, биткоин.

Трендом стало то, что трансграничный грузопоток в большей степени приобрел наземный характер, если позволяют свойства грузов.

Триггерами искусственного «отказа» Евросоюза и США от реализации перевозок морским и железнодорожным транспортом по мультимодальным схемам стали три причины:

- беспрецедентный кризис контейнерных перевозок;
- колоссальные расходы и огромные «пробки» в морских портах-гейтвейх;
- скачкообразное и практически неуправляемое повышение тарифов на морские перевозки, которые превысили даже тарифы на железной дороге. Ситуация усложняется тем, что из-за ограничений по букинг-операциям контейнеры сегодня находятся на условиях транзитивента в иностранных портах, что приводит к абсолютно непрогнозируемым срокам их доставки.

Мероприятия по поддержке отечественной логистической системы

В условиях глобальной перестройки устоявшихся транспортных маршрутов и логистических цепочек многие компании испытывают затруднения в выборе оптимальных транспортных путей.

Для наращивания поставок за рубеж в 2019 г. был запущен нацпроект «Международная кооперация и экспорт», в рамках которого приняты меры по компенсации транспортных затрат поставщикам несырьевой продукции.

Многие планы по развитию экспорта оказались под угрозой из-за введенных санкций, однако меры поддержки пропорционально усиливаются. На дополнительную компенсацию затрат экспортеров постоянно выделяются денежные средства. И если ранее компании должны были заранее подавать заявку с указанием планируемого объема перевозок и проходить непростую процедуру отбора, то сейчас все документы можно подать уже после осуществленной поставки через цифровую платформу «Мой экспорт».

Компенсация по-прежнему покрывает до 80 % от суммы перевозки, ее размер увеличен более чем в 2 раза: вместо 11 % от стоимости экспортируемых товаров теперь он составляет 25 %. Целевые получатели — компании машиностроительной, химической и лесопромышленной отраслей.

Минпромторг России организовал поддержку отечественного бизнеса по таким первоочередным трекам, как: 1) поддержка спроса на промышленную продукцию (как на открытом рынке, так и через госзакупки), 2) сведение к минимуму инвестиционных пауз, 3) повсеместное импортозамещение, 4) развитие экспорта [34].

Позитивное влияние на рынок окажет разработанный ОАО «РЖД» временный порядок перевозок на Восточном полигоне. Этот временный порядок призван обеспечить бесперебойность экспорта и импорта отечественных товаров. Угольный грузопоток сегодня «переключил на себя» большую часть мощности инфраструктуры Восточного полигона, особенно — при отмене правил недискриминационного доступа к инфраструктуре.

Для поддержки бизнеса, работающего в сфере внешнеторговых перевозок, российское правительство предприняло ряд мер: сертификация стала значительно проще, максимально была сокращена продолжительность таможенных операций и по возможности отменен ряд таких операций, правила по недискриминационному доступу грузов к инфраструктуре ОАО «РЖД» утратили силу, Правительство РФ предприняло ряд ответных, «зеркальных» мер в отношении недружественных стран, которые запретили российские судозаходы в свои порты. Зеркальным решением является то, что теперь судозаходы в российские порты иностранных судов теперь будет определяться кабмином, и запрет может быть снят только после снятия запрета и по российским судам [35].

Сценарием для восстановления устойчивости российского транспортно-логистического рынка можно считать следующие меры:

1. Евразийской экономической комиссией принят ряд Решений в отношении отдельных видов товаров, которые устанавливают временные (по 30 сентября 2022 г.), а также нулевые ставки ввозных таможенных пошлин стран ЕАЭС [36]. Чтобы не платить пошлину, импортер в таможенные органы подает подтверждение целевого назначения этих товаров. Такую меру по факту можно рассматривать как льготу импортерам-производителям готовой продукции.

2. Локализация и наращивание собственного внутреннего производства. Сейчас это становится жизненно важной задачей для будущего страны [37].

3. Ключевой мерой, принятой Правительством РФ, стало запрещение вывоза «...критически важных для России иностранных товаров, оборудования и технологий» (согласно Постановлению Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 311 «О мерах по реализации Указа Президента РФ от 8 марта 2022 г. № 100»).

4. По введенному Правительством РФ разрешительному порядку Минздрав, Минтранс, Минпромторг, Минсельхоз и Минцифры получили право выдачи разовых (индивидуальных) разрешений на экспорт некоторых видов специализированного оборудования «...в рамках конкретной сделки по вывозу в страны ЕАЭС, кроме Беларуси» (согласно Постановлению Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 312 «О введении на временной основе разрешительного порядка вывоза отдельных видов товаров за пределы территории РФ»).

5. В качестве ответных мер к недружественным странам (США, страны ЕС, Австралия и др.), поддерживающих антироссийские санкции, наша страна запретила вывоз в них ряд видов сырья и материалов (Постановление Правительства

РФ от 9 марта 2022 г. № 313 «О мерах по реализации Указа Президента РФ от 8 марта 2022 г. № 100»).

6. Применено нетарифное регулирование в части инструментов максимально возможной поддержки отечественных предприятий-импортеров (согласно Постановлению Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353). В частности, теперь автоматически продлевается и упрощается оформление сертификатов и деклараций соответствия (получение сертификатов, маркировки и др.) [38].

Ответы на новые вызовы:

- 1) расширение сделок по бартерной торговле;
- 2) переход на торговлю с расчетом в национальной валюте;
- 3) активное применение во внешнеторговых сделках золота, криптовалюты, стейблкоинов, биткоинов и др.;
- 4) создание по инициативе Китая и ЕАЭС независимой международной валютно-финансовой системы, основанной на новой международной валюте;
- 5) удаление с поверхности криптовалюты российской идентификации в ответ на усложнение процедуры KYC и блокировку «русских» аккаунтов на криптобирже Coinbase. И только полный запрет Западом криптоиндустрии (бирж, кошельков и иных сервисов) может нивелировать результативность такой меры. Эффективной мерой может стать и либерализация закона о криптовалютах, разрешающая гражданам заниматься майнингом;
- 6) перевод капиталов в трасты для защиты капиталов и бизнеса частных лиц, причем открытие защищенных трастов именно в РФ, а не в западных странах;
- 7) структурные реформы во всех сферах экономики: снизить налоговую нагрузку на предприятия; оптимизировать и либерализовать законодательную базу; снизить «регуляторный гнет» на бизнес; активизировать социальные лифты и экспертную оценку [39].

Логистические схемы обхода антироссийских санкций, используемые в 2022 г.:

- 1) искусственное «удлинение» логистической цепи за счет включения в нее новых, промежуточных звеньев-посредников из тех третьих стран, которые являются «дружественными» для РФ и не поддерживают введенные антироссийские санкции;
- 2) «вывод» дочерних компаний из-под удара, нанесенного головной организацией (например, ПАО «ВТБ» путем продажи одной акции дочернего «Почта Банка» вывел его из-под удара);
- 3) для получения доступа к въезду отечественных автоперевозчиков на автомобильные дороги стран ЕС активно идет **перерегистрация** российских грузовых автомобилей в «дружественных странах» — Турции, Армении, Грузии, Казахстане, ОАЭ. К сожалению, недостатком такой схемы является кратное удорожание товара с учетом логистических и таможенных издержек;

4) для нивелирования указанных в п. 3 издержек применяется схема **«косвенный реэкспорт»**, позволяющая завозить товар напрямую в Россию без завоза в третью страну. Европейский поставщик заключает контракт с компанией-посредником из «дружественной» страны. Груз сразу отправляется в сторону России через прибалтийский таможенный склад и «перепродается». Затем, при наличии нового договора между компанией-посредником и отечественным конечным покупателем груз въезжает в Россию;

5) в продолжение п. 4 возможна схема **«перепродажа в пути»** как вариант «косвенного реэкспорта»: перепродажа товара из ЕС непосредственно во время автомобильной перевозки, минуя склад;

6) схема **«ложный транзит»** предполагает пересечение границы с ЕС автотранспортом с европейским товаров по первичному пакету документов и по маршруту в третью страну через Россию. После пересечения российской границы автомобиль с товаром направляется на таможенный склад, на котором и происходит перепродажа российскому получателю. В таком случае товар более не покидает территорию России;

7) схема **«параллельный импорт»** имеет существенные ограничения по списку разрешенных товаров, однако ее можно рассматривать как базовый временный вариант до окончания российской спецоперации на Украине и уточнения долгосрочного списка санкций;

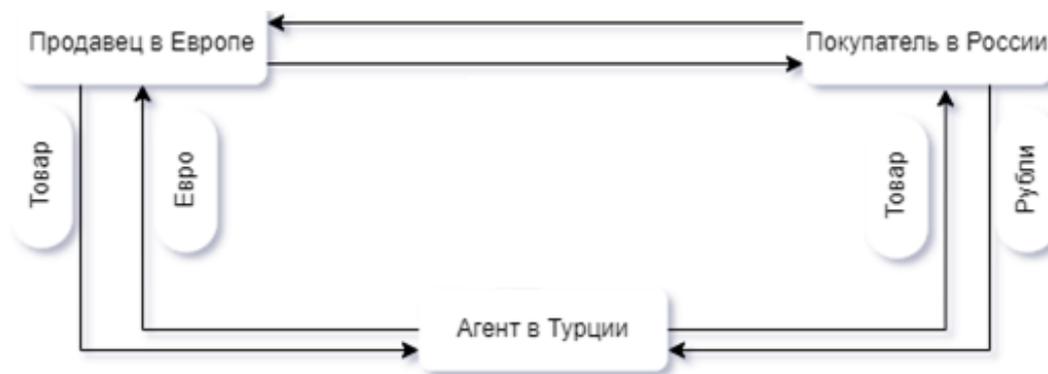
8) схема **«таможенный склад без посредника»**, предполагающая, что европейский перевозчик выгружает товар на складе временного хранения вблизи границы, откуда товар забирает российский перевозчик и организует доставку до конечного покупателя [40].

Однако, помимо восьми перечисленных способов, наиболее распространенными сегодня логистическими схемами «обхода антироссийских санкций» являются следующие.

Схема № 1: «черные рыцари» для обхода санкций по примеру Ирана, который с 1980-х гг. закупает запчасти для самолетов посредством компаний из Киргизии, Армении, Малайзии, Таиланда. Комиссия «черных рыцарей» может достигать 30 %, что связано с высочайшими рисками. При этом «черные рыцари» не фирмы-однодневки, ими выступают и известные банки, и торговые компании. Для РФ эта логистическая схема работает при отгрузке нефти в азиатские страны, например в Китай. Нефть перевозят танкеры третьих стран (зачастую — Греции). Топливо затем де-юре направляется в третьи страны (например, в Малайзию или Индонезию), а де-факто в нейтральных водах осуществляется его перегрузка. Расчеты ведутся в валюте, криптовалюте, золоте.

Схема № 2: осуществляется через страны, которые пока что сохраняют нейтралитет в российско-украинском конфликте и не вводили санкции. Достаточно найти логистическую компанию (например, в Турции), зарегистрированную в

свободной экономической зоне, чтобы не было необходимости растаможивания, это позволит избежать двойного растаможивания (см. рисунок).



Принципиальная схема наиболее распространенного в РФ варианта организации сделки купли-продажи европейских товаров

Согласно рисунку, российский Покупатель заключает договор о покупке европейского товара с Агентом, находящимся, например, в Турции, с ним ведутся рублевые расчеты. В свою очередь, Агент работает с европейским продавцом с расчетами в евро. Продавец отгружает, а Агент принимает товар, доставляет его в свободную экономическую зону за счет Покупателя с учетом комиссионного вознаграждения за сопровождение сделки, приемку груза на складе Продавца, а также доставки товара в РФ. Основанием для перевода денег за границу является договор с Агентом и выставленный инвойс.

Преимуществом схемы является отсутствие необходимости поиска выгодного курса обмена рублей на евро и оплаты 12 % комиссии за каждый евро. При этом такая необходимость возникает всегда, даже если компания в Европе согласится продать товар напрямую в РФ.

По мнению Forbes, с юридической точки зрения такие схемы легальны, но их использование связано с **целым рядом рисков**: 1) возможный отказ автоперевозчика от перевозки; 2) риск таможенного не пропуска на границе; 3) риск вторичных санкций для стран-посредников; 4) необходимость «физического пересечения» границы для российских грузов существенно повышает стоимость товара для конечного потребителя; 5) рост комиссии посредника: к накладным расходам добавляется 5–10 % от суммы контракта, плюс для ряда дефицитных товаров возрастает и цена самих посреднических услуг по сопровождению поставки; 6) введение новых пошлин для российских экспортеров в некоторых странах; 7) сложности с оплатой иностранным партнерам и перевозчикам.

В силу указанных сложностей и рисков подобные новые логистические схемы следует рассматривать исключительно как вынужденный, временный выход из сложившейся транспортной и экономической блокады, а не как логистику 2.0.

Во всех отечественных компаниях управление логистикой перешло в «ручной режим», поскольку ситуация стремительно меняется каждый день.

Для логистической системы РФ очевидно, что необходима полная замена пула потенциальных поставщиков. В первую очередь речь идет о «переключении фокуса» на Китай и страны СНГ. Очевидно, что Китай и страны СНГ смогут быстро переориентировать контейнеропотоки с морского на железнодорожный маршрут. При этом следует учитывать быстроту изменений в волатильной экономике, что приводит к устареванию новых логистических схем буквально через несколько недель.

Заключение

Как следует из последовательных действий США на глобальном рынке, новый пакет антироссийских санкций станет катализатором для снижения доли российского высокотехнологичного импорта, а также импорта транспортных средств. За последние три месяца большинство автопроизводителей прервали торговые связи с Россией и разорвали логистические цепи поставок в нашу страну.

Наблюдаемая на мировом транспортно-логистическом рынке блокада транзита по территории РФ и российского направления в целом позволяет описать новые схемы доставки грузов в обход РФ как сложные, долгие и дорогие.

Торгово-экономические связи становятся слабее, а кризисные явления — более устойчивыми.

«Недружественные» по отношению к России страны в настоящее время испытывают эффект бумеранга в ответ на введенные или поддержанные против России санкции.

Российская логистика, как и вся экономика, структурно перестраивается в ответ на деглобализацию рынка транспортно-логистических услуг и фрагментацию мира на обособленные зоны (валютные, технологические и т. д.).

Рынки Китая, как считает большинство отечественных экспертов, могут закрыть дефицит иностранных товаров. Кроме того, ожидается «экспансия китайских банков» российского сегмента рынка, что упростит сделки между странами.

Тенденцией стало то, что торговые компании держат склады максимально заполненными (закупают про запас по существующим ценам, не останавливая продажи). Во внутренней логистике растут цены на перевозку. И если в 2021 г. тарифы увеличились на 10 %, то в 2022 г. они увеличатся минимум на 20 %, что связано с ростом онлайн-ритейла, нехваткой терминальных мощностей при росте потребности в них почти в три раза из-за 30%-го удорожания стоимости строительства терминалов, цен на материалы и землю [41].

Если прежде бизнес вел конкурентную борьбу «за одного поставщика» и наращивал закупки, чтобы получить соответствующие скидки, то в изменившихся

геополитических условиях бизнес максимально распределяет поставки в собственных логистических схемах между как минимум 2–3 поставщиками с целью нивелирования зависимости от единственного поставщика и рисков вакантности складских помещений при высокой волатильности экономической ситуации.

Новые логистические схемы «в обход антироссийских санкций» следует рассматривать исключительно как вынужденный, временный выход из сложившейся транспортной и экономической блокады, а не как логистику уровня 2.0 при минимальном количестве участников и перечне операций с товарами.

Во всех отечественных компаниях управление логистикой перешло в «ручной режим», поскольку ситуация стремительно меняется каждый день.

В настоящее время отечественная логистическая система проходит этап полной замены пула поставщиков и обновления не только маршрутов, схем и способов доставки, но и архитектуры управления цепями поставок в целом [42, 43].

Основными триггерами под влиянием антироссийских санкций стали: закупка продукции про запас, активный поиск отечественных аналогов, полное обновление торговых маршрутов и выход на новые рынки поставки.

Ответами на указанные вызовы отечественной логистической системы могут стать три трека: снижение зависимости от ключевых поставщиков, формирование альтернативных способов доставки и переориентация направления работы «на Восток».

Библиографический список

1. Дроздова М. А. Международные санкции как средства регулирования мировой экономики / М. А. Дроздова // Инновационные подходы развития экономики и управления в XXI веке: сборник трудов III Национальной научно-практической конференции. Федеральное агентство железнодорожного транспорта, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС). — 2020. — С. 113–116.

2. Дроздова М. А. Антиглобализм в контексте современного международного экономико-правового дискурса / М. А. Дроздова, Л. А. Кравченко // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. — 2020. — Т. 1. — № 3(96). — С. 247–253.

3. Дроздова М. А. Цифровая экономика и инфляция в период пандемии / М. А. Дроздова, Л. А. Кравченко, Д. А. Панков // Инновационные подходы развития экономики и управления в XXI веке: сборник трудов III Национальной научно-практической конференции. Федеральное агентство железнодорожного транспорта, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС). — 2020. — С. 11–14.

4. Дроздова М. А. Цифровизация отрасли железнодорожных перевозок: проблемы и успехи / М. А. Дроздова, Е. А. Фурсова // III Бетанкуровский международный инженерный форум: сборник трудов. — 2021. — С. 119–121.
5. Баритко А. Л. Организация и технология внешнеторговых перевозок / А. Л. Баритко, П. В. Куренков // Железнодорожный транспорт. — 1998. — № 8.
6. Мохонько В. П. Ситуационное управление перевозочным процессом / В. П. Мохонько, В. С. Исаков, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. ОИ / ВИНТИ. — 2004. — № 11. — С. 14–16.
7. Куренков П. В. Концептуально новая транспортно-технологическая система работы с контейнерами на транспорте / П. В. Куренков, О. В. Москвичев, Е. Е. Москвичева // Бюллетень транспортной информации. — 2009. — № 1(163). — С. 22–25.
8. Куренков П. В. Синхромодальные и ко-модальные перевозки, а-модальный букинг и тримодальные терминалы как перспективные направления развития транспортной логистики / П. В. Куренков, Д. А. Преображенский, А. В. Астафьев и др. // Логистика. — 2018. — № 12. — С. 34–39.
9. Куренков П. В. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков / П. В. Куренков, Ф. И. Хусаинов // Экономика железных дорог. — 2013. — № 9. — С. 35–48.
10. Rozin M. Stereotypes of Transport Logistics in Geopolitical Analytics / M. Rozin, V. Ryabtsev, V. Svechkarev // Transportation Research Procedia. — 2022. — Vol. 61. — Pp. 285–288. — DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.047>.
11. Cui Z. How does COVID-19 pandemic impact cities' logistics performance? An evidence from China's highway freight transport / Z. Cui, X. Fu, J. Wang et al. // Transport Policy. Available online 4 March 2022. — DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.03.002>.
12. Bayramov V. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood / V. Bayramov, N. Rustamli, G. Abbas. // International Economics. — August 2020. — Vol. 162. — Pp. 92–109. — DOI: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>.
13. Куренков П. В. Логистика международных интермодальных грузовых перевозок / П. В. Куренков, А. А. Сафронова, Д. Г. Кахриманова // Логистика. — 2018. — № 3(136). — С. 24–27.
14. Дыбская В. В. Управление складированием в цепях поставок / В. В. Дыбская. — М.: Альфа-Пресс, 2009. — 720 с.
15. Елисеев С. Ю. Логистизация управления внешнеторговыми перевозками в смешанном сообщении / С. Ю. Елисеев, А. Ф. Котляренко, П. В. Куренков // Транспорт. Наука. Техника. Управление. — 2003. — № 9. — С. 2–7.
16. Кириченко А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / А. В. Кириченко; под ред. А. В. Кириченко. — 2-е изд., доп. и перераб. — СПб.: Питер, 2004. — 506 с.
17. Маликов О. Б. Классификация и оценка критериев эффективности транспортного коридора / О. Б. Маликов, М. А. Зачек // Известия ПГУПС. — 2008. — № 3. — С. 163–177.

18. Прокофьева Т. А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: монография / Т. А. Прокофьева, Н. А. Адамов. — М.: Экономическая газета, 2011. — 302 с.
19. Сергеев В. И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров / В. И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. — 2010. — № 4(39). — С. 8–20.
20. Маликов О. Б. Грузовые терминалы в системе организации поездопотоков / О. Б. Маликов // Железнодорожный транспорт. — 2011. — № 9. — С. 74–76.
21. Маликов О. Б. Контейнерные терминалы: устройство, оборудование, проектирование, исследования / О. Б. Маликов. — Саарбрюккен, Германия: Lambert Academic Publishing, 2014. — 257 с.
22. Покровская О. Д. О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры / О. Д. Покровская // Мир транспорта. — 2018. — Т. 16. — № 1(74). — С. 152–163.
23. Покровская О. Д. Логистическая классность железнодорожных станций / О. Д. Покровская // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. — 2018. — № 2(38). — С. 68–76.
24. Pokrovskaya O. Assessment of Transport and Storage Systems / O. Pokrovskaya, R. Fedorenko // Advances in Intelligent Systems and Computing. — 2020. — Vol. 1115 AISC. — Pp. 570–577.
25. Покровская О. Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России / О. Д. Покровская // Инновационный транспорт. — 2015. — № 1(15). — С. 13–23.
26. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/95280/>.
27. Западные санкции меняют логистику перевозок в России. — URL: <https://forbes-ru.turbopages.org/forbes.ru/s/finansy/458337-iranskij-sindrom-chem-mozet-obernut-sa-mezhdunarodnaa-izolacia-dla-ekonomiki-rossii>.
28. Закрытие лазеек. — URL: <https://forbes-ru.turbopages.org/forbes.ru/s/mneniya/468045-zakrytie-lazeek-kakoj-mozet-byt-dal-nejsaa-sankcionnaa-politika-ssa-i-es>.
29. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. — М., 2021. — 285 с. — URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>.
30. Концепция развития транспортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД». — М., 2013. — 85 с. — URL: <http://logo-polis.ru/wp-content/uploads/2015/12/Концепция-ТЛБ.pdf>.
31. Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге ОАО «РЖД». — М., 2012. — 85 с. — URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/10128>.
32. Концепция создания терминально-логистических центров на территории РФ. — М., 2012. — 79 с. — URL: <https://cargo.rzd.ru/api/media/resources/c/5/121/74208>.
33. Обоюдострые меры. — URL: https://dp-ru.turbopages.org/dp.ru/s/a/2022/05/18/Obojudoostrie_meri.
34. Предложены дополнительные меры поддержки промышленности. — URL: https://dfnc-ru.turbopages.org/dfnc.ru/s/c106-technika/predlozheny-dopolnitelnye-mery-podderzhki-promyshlennosti/?turbo_feed_type=full.

35. Западные санкции меняют логистику перевозок в России. — URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/95280/>.

36. Освобождения и льготы на ввозимые в ЕАЭС товары. — URL: https://www.alta.ru/tnved/ett_benefit/.

37. Логистика в условиях санкций 2022. — URL: <https://logistics.ru/logistika-scm/logistika-v-usloviyakh-sankcij-2022>.

38. Что изменилось в таможенном законодательстве. — URL: <https://journal.tinkoff.ru/ved-march-2022/>.

39. Козьими тропами. — URL: <https://bosfera-ru.turbopages.org/bosfera.ru/s/bo/kozimi-tropami-kak-oboyni-novye-sankcii>.

40. Спецоперация, санкции и логистика. — URL: <https://vc.ru/trade/430873-specoperaciya-sankcii-i-logistika-kak-obstoyat-dela-s-gruzoperevozkami-iz-evropy-k-koncu-maya-2022-goda>.

41. Рост тарифов и поиск поставщиков. — URL: <https://journal-tinkoff-ru.turbopages.org/journal.tinkoff.ru/s/perevozki-v-krizis/>.

42. Zhuravleva N. A. Architecture of managing big data of mixed transportation of passengers in agglomerations / N. A. Zhuravleva, M. Poliak // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 8. Ser. “VIII International Scientific Conference Transport of Siberia — 2020”. — 2020. — P. 012055.

43. Житинев П. Ю. Анализ влияния постпандемийного кризиса на рынок железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов / П. Ю. Житинев, Н. А. Журавлева // Экономические науки. — 2020. — № 189. — С. 28–36.

Дата поступления: 15.09.2022

Решение о публикации: 26.10.2022

Контактная информация:

ПОКРОВСКАЯ Оксана Дмитриевна — д-р техн. наук, и. о. заведующего кафедрой «Управление эксплуатационной работой»; insight1986@inbox.ru

Russia Logistic System Response to Western Sanctions Challenges: Bypass or Leveling?

O. D. Pokrovskaya

Emperor Alexander I Petersburg State Transport University 9, Moskovsky pr., Saint Petersburg, 190031, Russian Federation

For citation: Pokrovskaya O. D. Russia Logistic System Response to Western Sanctions Challenges: Bypass or Leveling? *Bulletin of scientific research results*, 2022, iss. 4, pp. 48–73. (In Russian) DOI: 10.20295/2223-9987-2022-4-48-73

Summary

Purpose: To provide analytical overview of Russia’s logistic system current state under new sanction package introduction as of August 2022, including analysis of possible responses to formed challenges to national transport-logistic market. **Methods:** The method of analytical review of Russia and World transport-logistic market state in conditions of sanctions new package is applied. **Results:** The analysis of trends in the development of Russia logistic system made it possible to determine possible RF responses to foreign economic turnover challenges in terms of transport and container blockade as well as to formulate potential options for leveling sanctions new package negative impact on national logistic system. New logistic schemes “bypassing anti-Russian sanctions” should be considered exclusively as a forced, temporary way out of existing transport and economic blockade and not like 2.0-level logistics at minimal number of participants and a list of operations with goods. Main triggers under anti-Russia sanctions influence have become: production purchase for in store, active search for domestic analogues, trade routes complete renewal and access to delivery new markets. The answers to these challenges for logistic domestic systems may be three tracks: dependence reduction from key suppliers, alternative delivery methods formation and “to the East” direction work reorientation. **Practical importance:** Analytical review of the options for the development of domestic transport-logistic system in new geopolitical situation conditions has been carried out. The ways of leveling Western country sanction negative effects upon RF logistic system are characterized. Based on the results of the study, the key trends in RF logistic system development and response pool to external challenges are formulated.

Keywords: Logistic system, transport-logistic market, logistic schemes for sanction bypassing, risks, challenges, volatile economy, anti-Russian sanctions, anti-globalism, geopolitics.

References

1. Drozdova M. A. Mezhdunarodnye sanktsii kak sredstva regulirovaniya mirovoy ekonomiki [International sanctions as a means of regulating the world economy]. *Innovatsionnye podkhody razvitiya ekonomiki i upravleniya v XXI veke: sbornik trudov III Natsional’noy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Federal’noe agentstvo zheleznodorozhnogo transporta, federal’noe gosudarstvennoe byudzhethnoe obrazovatel’noe uchrezhdenie vysshego obrazovaniya “Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya imperatora Aleksandra I” (FGBOU VO PGUPS)*. [Innovative approaches to the development of economics and management in the XXI century: Proceedings of the III National Scientific and Practical Conference. Federal Agency of Railway Transport, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander I” (FGBOU VO PGUPS)]. 2020, pp. 113–116. (In Russian)

2. Drozdova M. A., Kravchenko L. A. Antiglobalizm v kontekste sovremennogo mezhdunarodnogo ekonomiko-pravovogo diskursa [Antiglobalism in the context of modern international economic and legal discourse]. *Vestnik Volzhskogo universiteta im. V. N. Tatishcheva* [Bulletin of the Volga University named after V. N. Tatishcheva]. 2020, vol. 1, I. 3(96), pp. 247–253. (In Russian)

3. Drozdova M. A., Kravchenko L. A., Pankov D. A. Tsifrovaya ekonomika i inflyatsiya v period pandemii [Digital economy and inflation during the pandemic]. *Innovatsionnye podkhody razvitiya ekonomiki i upravleniya v XXI veke: sbornik trudov III Natsional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Federal'noe agentstvo zheleznodorozhnogo transporta, federal'noe gosudarstvennoe byudzhethoe obrazovatel'noe uchrezhdenie vysshego obrazovaniya "Peterburgskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya imperatora Aleksandra I" (FGBOU VO PGUPS)* [Innovative approaches to the development of economics and management in the XXI century: Proceedings of the III National Scientific and Practical Conference. Federal Agency of Railway Transport, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Petersburg State University of Railways of Emperor Alexander I" (FGBOU VO PGUPS)]. 2020, pp. 11–14. (In Russian)

4. Drozdova M. A., Fursova E. A. Tsifrovizatsiya otrasli zheleznodorozhnykh perezovok: problemy i uspekhi [Digitalization of the railway transportation industry: problems and successes]. *III Betankurovskiy mezhdunarodnyy inzhenernyy forum: sbornik trudov* [III Betancourt International Engineering Forum: Proceedings]. 2021, pp. 119–121. (In Russian)

5. Baritko A. L., Kurenkov P. V. Organizatsiya i tekhnologiya vneshnetorgovykh perezovok [Organization and technology of foreign trade transportation]. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. 1998, I. 8. (In Russian)

6. Mokhon'ko V. P., Isakov V. S., Kurenkov P. V. Situatsionnoe upravlenie perezovozhnym protsessom [Situational management of the transportation process]. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie: sb. OI. VINITI* [Transport: science, technology, management: Sat. OI. VINITI]. 2004, I. 11, pp 14–16. (In Russian)

7. Kurenkov P. V., Moskvichev O. V., Moskvicheva E. E. Kontseptual'no novaya transportno-tekhnologicheskaya sistema raboty s konteynerami na transporte [Conceptually new transport and technological system of work with containers in transport]. *Byulleten' transportnoy informatsii* [Bulletin of transport information]. 2009, I. 1(163), pp. 22–25. (In Russian)

8. Kurenkov P. V., Preobrazhenskiy D. A., Astaf'ev A. V. Sinkhromodal'nye i ko-modal'nye perezovozki, a-modal'nyy buking i trimodal'nye terminaly kak perspektivnye napravleniya razvitiya transportnoy logistiki [Synchromodal and co-modal transportation, a-modal booking and trimodal terminals as promising directions for the development of transport logistics]. *Logistika* [Logistics]. 2018, I. 12, pp. 34–39. (In Russian)

9. Kurenkov P. V., Khusainov F. I. Infrastruktura zheleznykh dorog Rossii i regulirovanie vagonnykh parkov [Infrastructure of Russian Railways and Regulation of Carriage Parks]. *Ekonomika zheleznykh dorog* [Economics of Railways]. 2013, I. 9, pp. 35–48. (In Russian)

10. Rozin M., Ryabtsev V., Svechkarev V. Stereotypes of Transport Logistics in Geopolitical Analytics. *Transportation Research Procedia*. 2022, vol. 61, pp. 285–288. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.047>.

11. Cui Z., Fu X., Wang J. How does COVID-19 pandemic impact cities' logistics performance? An evidence from China's highway freight transport. *Transport Policy*. Available online 4 March 2022. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.03.002>.
12. Bayramov V., Rustamli N., Abbas G. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood. *International Economics*. August 2020, vol. 162, pp. 92–109. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>.
13. Kurenkov P. V., Safronova A. A., Kakhrimanova D. G. Logistika mezhdunarodnykh intermodal'nykh gruzovykh perevozk [Logistics of international intermodal freight transportation]. *Logistika* [Logistics]. 2018, I. 3(136), pp. 24–27. (In Russian)
14. Dybskaya V. V. *Upravlenie skladirovaniem v tsepyakh postavok* [Management of warehousing in supply chains]. 2009, 720 p. (In Russian)
15. Eliseev S. Yu., Kotlyarenko A. F., Kurenkov P. V. Logistizatsiya upravleniya vneshnetorgovymi perevozkami v smeshannom soobshchenii [Logistics management of foreign trade transportation in mixed traffic]. *Transport. Nauka. Tekhnika. Upravlenie* [Transport. The science. Technique. Control]. 2003, I. 9, pp. 2–7. (In Russian)
16. Kirichenko A. V. *Perevozka eksportno-importnykh gruzov. Organizatsiya logisticheskikh sistem* [Transportation of export-import cargo. Organization of logistics systems]. St. Petersburg: Piter Publ., 2004, 506 p. (In Russian)
17. Malikov O. B., Zachek M. A. Klassifikatsiya i otsenka kriteriev effektivnosti transportnogo koridora [Classification and evaluation of criteria for the efficiency of the transport corridor]. *Izvestiya PGUPS* [Izvestiya PGUPS]. 2008, I. 3, pp. 163–177. (In Russian)
18. Prokof'eva T. A., Adamov N. A. *Strategiya razvitiya logisticheskoy infrastruktury v transportnom komplekse Rossii: monografiya* [Strategy for the development of logistics infrastructure in the transport complex of Russia: monograph]. Moscow: Ekonomicheskaya gazeta Publ., 2011, 302 p. (In Russian)
19. Sergeev V. I. Kontseptual'nye podkhody k proektirovaniyu i klassifikatsiya logisticheskikh tsevtrov [Conceptual approaches to design and classification of logistics centers]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and supply chain management]. 2010, I. 4(39), pp. 8–20. (In Russian)
20. Malikov O. B. Gruzovye terminaly v sisteme organizatsii poezdopotokov [Cargo terminals in the system of organizing train flows]. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. 2011, I. 9, pp. 74–76. (In Russian)
21. Malikov O. B. *Konteynernye terminaly: ustroystvo, oborudovanie, proektirovanie, issledovaniya* [Container terminals: device, equipment, design, research]. Saarbrücken, Germany: Lambert Academic Publ., 2014, 257 p. (In Russian)
22. Pokrovskaya O. D. O terminologii ob'ektov terminal'no-skladskoy infrastruktury [On the terminology of objects of terminal and warehouse infrastructure]. *Mir transporta* [The world of transport]. 2018, vol. 16, I. 1(74), pp. 152–163. (In Russian)
23. Pokrovskaya O. D. Logisticheskaya klassnost' zheleznodorozhnykh stantsiy [Logistic class of railway stations]. *Vestnik Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshcheniya* [Bulletin of the Ural State University of Communications]. 2018, I. 2(38), pp. 68–76. (In Russian)

24. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Assessment of Transport and Storage Systems. *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020, vol. 1115 AISC, pp. 570–577.
25. Pokrovskaya O. D. Sostoyanie transportno-logisticheskoy infrastruktury dlya ugol'nykh perevozok v Rossii [The state of transport and logistics infrastructure for coal transportation in Russia]. *Innovatsionnyy transport* [Innovative transport]. 2015, I. 1(15), pp. 13–23. (In Russian)
26. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/95280/>. (In Russian)
27. *Zapadnye sanktsii menyayut logistiku perevozok v Rossii* [Western sanctions are changing the logistics of transportation in Russia]. Available at: <https://forbes-ru.turbopages.org/forbes.ru/s/finansy/458337-iranskij-sindrom-cem-mozet-obernut-sa-mezhdunarodnaa-izolacia-dla-ekonomiki-rossii/>. (In Russian)
28. *Zakrytie lazeek* [Closing loopholes]. Available at: <https://forbes-ru.turbopages.org/forbes.ru/s/mneniya/468045-zakrytie-lazeek-kakoj-mozet-byt-dal-nejsaa-sankcionnaa-politika-ssa-i-es>. (In Russian)
29. *Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda* [Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035]. Moscow, 2021, 285 p. Available at: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIO-OpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>. (In Russian)
30. *Kontsepsiya razvitiya transportno-logisticheskogo biznesa kholdinga "RZhD"* [The concept of development of the transport and logistics business of the Russian Railways holding]. Moscow, 2013, 85 p. Available at: <http://logo-polis.ru/wp-content/uploads/2015/12/Концепция-ТЛБ.pdf>. (In Russian)
31. *Kontsepsiya kompleksnogo razvitiya konteynernogo biznesa v kholdinge OAO "RZhD"* [The concept of the integrated development of the container business in the Russian Railways holding]. Moscow, 2012, 85 p. Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/10128>. (In Russian)
32. *Kontsepsiya sozdaniya terminal'no-logisticheskikh tsentrov na territorii RF* [The concept of creating terminal and logistics centers on the territory of the Russian Federation]. Moscow, 2012. 79 p. Available at: <https://cargo.rzd.ru/api/media/resources/c/5/121/74208>. (In Russian)
33. *Oboyudoostriye mery* [Double-edged measures]. Available at: https://dp-ru.turbopages.org/dp.ru/s/a/2022/05/18/Obojudoostrie_meri. (In Russian)
34. *Predlozheny dopolnitel'nye mery podderzhki promyshlennosti* [Additional measures to support industry proposed]. Available at: https://dfnc-ru.turbopages.org/dfnc.ru/s/c106-technika/predlozheny-dopolnitelnye-mery-podderzhki-promyshlennosti/?turbo_feed_type=full. (In Russian)
35. *Zapadnye sanktsii menyayut logistiku perevozok v Rossii* [Western sanctions are changing the logistics of transportation in Russia]. Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/95280/>. (In Russian)
36. *Osvobozhdeniya i l'goty na vvozimye v EAES tovary* [Exemptions and benefits for goods imported into the EAEU]. Available at: https://www.alta.ru/tnved/ett_benefit/. (In Russian)
37. *Logistika v usloviyakh sanktsiy 2022* [Logistics under sanctions 2022]. Available at: <https://logistics.ru/logistika-scm/logistika-v-usloviyakh-sankciy-2022>. (In Russian)
38. *Chto izmenilos' v tamozhennom zakonodatel'stve* [What has changed in the customs legislation]. Available at: <https://journal.tinkoff.ru/ved-march-2022/>. (In Russian)

39. *Koz'imi tropami* [Goat paths]. Available at: <https://bosfera-ru.turbopages.org/bosfera.ru/s/bo/kozimi-tropami-kak-oboyti-novye-sankcii>. (In Russian)

40. *Spetsoperatsiya, sanktsii i logistika* [Special operation, sanctions and logistics]. Available at: <https://vc.ru/trade/430873-specoperaciya-sankcii-i-logistika-kak-obstoyat-dela-s-gruzoperevozkami-iz-evropy-k-koncu-maya-2022-goda>. (In Russian)

41. *Rost tarifov i poisk postavshchikov* [Growth of tariffs and search for suppliers]. Available at: <https://journal-tinkoff-ru.turbopages.org/journal.tinkoff.ru/s/perevozki-v-krizis/>. (In Russian)

42. Zhuravleva N. A., Poliak M. Architecture of managing big data of mixed transportation of passengers in agglomerations. 2020, p. 012055.

43. Zhitinev P. Yu., Zhuravleva N. A. Analiz vliyaniya postpandemiynogo krizisa na rynek zheleznodorozhnykh perezovok neftenalivnykh gruzov [Analysis of the impact of the post-pandemic crisis on the market for railway transportation of oil cargoes]. *Ekonomicheskie nauki* [Economic sciences]. 2020, I. 189, pp. 28–36. (In Russian)

Received: September 15, 2022

Accepted: October 26, 2022

Author's information:

Oksana D. POKROVSKAYA — Dr. Sci. in Engineering, Acting Head of Operational Work Management Department; insight1986@inbox.ru