

**Селезнёва Татьяна Олеговна**

магистр, старший преподаватель

Костанайский филиал ФГБОУ ВО «Челябинский

государственный университет»

г. Костанай, Республика Казахстан

## **ЛОГИСТИКА В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ**

***Аннотация:** в статье описывается, какое влияние оказали санкции на логистическую систему. Приведены примеры последствий введения санкций, обозначены новые логистические маршруты, представлены возможности для создания устойчивой логистической инфраструктуры. Рассмотрены перспективы развития международных логистических связей.*

***Ключевые слова:** логистика, импортозамещение, транспортная система, цепи поставок, перевозки.*

Так исторически сложилось, что географическое положение Российской Федерации предопределяет её экономическое развитие, стратегию и политику. Поскольку Россия владеет уникальными возможностями участия в международном транзите, он всегда рассматривался не только как часть системы внешнеторговых связей, но и как важный элемент позиционирования на международной арене. Безусловно, экономические и внешние факторы оказывают значительное влияние не только на развитие транспортной системы Российской Федерации, но и на структуру потребления между производством транспортной инфраструктуры и потреблением продукции.

Начало специальной военной операции, привело к конфронтации стран НАТО и США по отношению к России. Ответом стали многочисленные экономические санкции, в том числе уход с российского рынка ведущих западных и западноевропейских компаний.

Так как, пакет санкций носит двусторонний характер, полный отказ от импортных поставок с России приводит к разрушительным последствиям, в первую очередь на сырье, нарушение транснациональной логистики и падение объемов

международных производственных цепочек и снижение объемов морских грузопотоков, массовое банкротство крупнейших мировых финансовых корпораций США и ЕС и производственных компаний производителей – поставщиков товаров и услуг в мировом сообществе.

Естественно, что в период санкций транспортная отрасль России столкнулась с рядом сложностей и вызовов. Однако общая транспортная инфраструктура Российской Федерации продолжает функционировать и обеспечивать доставку товаров. Здесь важно отметить, что санкции стали дополнительным стимулом для отечественных компаний и правительства к разработке новых стратегий и инвестиций в развитие логистической отрасли в стране.

С введением ограничений уменьшились возможности сотрудничества с зарубежными компаниями. Это повлияло на конкурентоспособность российских транспортных компаний и их работу. Разработка и внедрение новых подходов направлены на модернизацию национальной инфраструктуры и отрасли, повышение ее конкурентоспособности. Некоторые объемы экспорта-импорта определенных товаров после введения санкций упали почти вдвое по сравнению с 2021 г. Сегодня российским компаниям удаётся перевозить только 3,5% или около 17 млн тонн груза морем, остальное идёт через морские порты страны. Среди ведущих морских компаний, имеющих ледокольный флот, можно назвать государственную компанию «Росатом», частные компании (Sovcomflot, Fesco, «Новошип»), а всего в общей сложности 50 коммерческих судов менее 5% всех имеющихся в мире ледоколов.

В условиях санкций Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» может стать спасательным кругом для транспортной отрасли и экономики России. В перспективе он способен поменять мировую логику глобальных транспортных потоков. Международный транспортный коридор «Север – Юг» связывает северо-запад России и Иран с выходом на Персидский залив и Индию, он проходит различными маршрутами – через Армению, Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан. Среди преимуществ коридора «Север – Юг» перед другими маршрутами – сокращение пути к Индийскому океану через

Суэцкий канал, а также возможности для быстрой и дешёвой перевозки контейнеров и автомобилей.

Важную роль в проекте МТК «Север – Юг» играют российские каспийские порты, но они испытывают определенные затруднения. Проблемы, с которыми сталкиваются российские порты, носят практически системный характер: их мощности, инфраструктура недостаточно развиты, и перспективные ожидания Правительства России состоят в плане повышения объема. Создаются новые промышленные кластеры для мультимодальной грузоперевозки в черноморские порты России и турецкое море. Российские порты будут осуществлять перевалку грузов.

Однако для успешной работы необходим единый комплексный проект, единое возможное координирование и эффективное управление. План не должен быть набором локальных проектов, решающих отдельные бизнес-задачи. Предстоит открыть новые порты на севере страны для морских линий и освоения новых путей. Они есть в Певеке, Беринговском, Эгвекиноте, Анадыре, но их мощностей недостаточно для дальнейшей работы. В целом доля российского торгового флота составляет 400 ледоколов, в том числе 9 атомных, всё ещё слишком мала по сравнению с северными странами и мировыми флотами.

После введения санкций Международный Транспортный Коридор «Север – Юг» оказался как никогда востребован: объемы перевозок грузов выросли более чем на 60%. Основной прирост пришёлся на поставки российских грузов из Кузбасса в Индию и ОАЭ через Эмираты. Увеличились объёмы грузов, следующих из России в страны Средней Азии, из Магнитогорска через Каспий в Иран и далее в Объединённые Арабские Эмираты. Главная проблема «Севера – Юга» для транспортировки своих экспортных товаров в страны Персидского залива, это стоимость.

На Черноморском направлении ключевой проблемой является нехватка портовых мощностей. Однако уже запланированы строительство и реконструкция терминалов для перегрузки в морском порту Тамань, генеральных, зерновых

и иных видов грузов в морском порту Новороссийск, нефтепродуктов и сжиженного газа в морских портах Тамань и Темрюк. Новороссийский морской порт также попал под санкции, и часть зарубежных перевозчиков отказались им пользоваться. Но бизнес ищет и находит новые логистические схемы и маршруты.

Основным способом доставки международных грузов становится мультимодальная перевозка несколькими видами транспорта в рамках одного внешне-торгового контракта. Так, грузы, идущие морем чаще всего в Стамбул, в дальнейшем перегружаются на морские паромы и отправляются в черноморские порты России. Этим же путем российские товары могут доставляться в страны Африки, Индию и Южную Америку. Для этого используются и паромы «ро-ро», предназначенные для перевозки автомобильного транспорта. Загружаемые фуры заезжают на них, например, в турецких портах Карасу или Самсун и следуют до российских портов Кавказ или Темрюк, а дальше отправляются к месту назначения.

Западные ограничения поставили Российскую Федерацию перед серьезными вызовами: из всех санкций коллективного Запада, введенных в отношении России за последние годы, значительная часть ударила по транспортному комплексу. Российским судам запретили заход в европейские порты, многим компаниям отказали в страховании, перекрыт экспорт судов в Евросоюз. Следствием стали рост цен практически на всю продукцию, разрыв международных производственных цепочек и кардинальное изменение транснациональной логистики.

Основными торговыми партнёрами России в Азиатско-Тихоокеанском регионе стали Китай, Южная Корея, Япония и Вьетнам. Морские контейнерные перевозки в направлении Востока оказались наиболее выгодны. Так, на Дальнем Востоке транспортный поток увеличился на 20%. Параллельно осваиваются новые маршруты. Увеличивается роль Каспийского направления. Россия усиливает связи с Узбекистаном, Таджикистаном, Туркменией, Азербайджаном, Казахстаном, Грузией и Арменией, а также Турцией. В рамках этого направления успешно работают транспортные компании «Логистика» и «РусагроТранс».

В условиях экономических санкций, предъявляемых к России со стороны стран НАТО и США, актуализируется процесс импортозамещения для ведущих отраслей реального сектора российской экономики, особенно транспортного комплекса. Переход транспортной отрасли к импортозамещению требует глубокого и всестороннего комплексного анализа сложившейся ситуации на рынках потребителя и производителя. При этом особая роль отводится стратегии развития транспортной системы, ориентированной на реформатирование рынка железнодорожных, морских и автомобильных грузоперевозок, формирование новых логистических цепей поставок, увеличение объемов экспорта транспортных услуг.

### *Список литературы*

1. Маликова Т.Е. Складская логистика: учебное пособие для вузов / Т.Е. Маликова. – 2-е изд. – М.: Юрайт, 2024. – 156 с. – ISBN 978-5-534-18553-9 // Образовательная платформа Юрайт: сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://urait.ru/bcode/535358> (дата обращения: 03.11.2025).
2. Аникин Б.А. Производственная логистика: учебник для среднего профессионального образования / Б.А. Аникин, Р.В. Серышев, В.А. Волочиенко. – М.: Юрайт, 2024. – 454 с. – ISBN 978-5-534-15565-5 // Образовательная платформа Юрайт: сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://urait.ru/bcode/544723> (дата обращения: 03.11.2025).