

УДК 656.6

Домнина Ольга Леонидовна<sup>1</sup>, к.т.н., доцент, доцент каф. логистики и маркетинга,  
e-mail: o-domnina@yandex.ru

<sup>1</sup>Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

## ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

*Аннотация.* Данная работа посвящена анализу сложившейся ситуации с перевозкой грузов до и после введения санкций, связанных с началом Россией спецоперации на Украине. На основе анализа из открытых источников обобщаются последствия введения санкций и указываются «основные болевые точки». Показаны основные направления работы по снижению последствий от их введения.

*Ключевые слова:* перевозка груза, санкции, влияние санкций на перевозку.

Политическая ситуация, связанная со специальной операцией в Украине, оказала негативное влияние на экономику России: нарушены логистические цепочки доставки грузов, введены запреты на ввоз комплектующих, заморожены на неопределенный срок или прекращены инвестиционные проекты в инфраструктуру и др. Поэтому актуальным является анализ глубины последствий для работы транспортного сектора от санкционной политики и возможные пути перестройки его работы.

До 2022 года ситуация с перевозкой груза была достаточно благополучной. Анализ перевозок различными видами транспорта демонстрирует:

- замедленное первичное снижение объемов перевозок железнодорожным и трубопроводным транспортом с 2014 года и более быстрое восстановление перевозок этими видами транспорта после этого;
- отсутствие влияния на трубопроводный транспорт COVID в отличии от автомобильного с железнодорожным видов транспорта;
- снижение объемов перевозок грузов морским видом транспорта после 2013 года и стабилизацию объемов перевозок до 2019 года. С началом пандемии наблюдается их дальнейшее падение;
- тенденции, связанные с динамикой перевозок на внутреннем водном транспорте, демонстрируют рост и дальнейшую стабилизацию начиная с 2016 года. На мой взгляд, это с одной стороны показывает их слабую связь с санкционной политикой, а с другой стороны, связь с вводом в эксплуатацию нового флота и возросшим объемом строительных работ;
- снижение объемов перевозок авиационным транспортом в 2014-2015 годах и дальнейшим их восстановлением и ростом в последующем.

Введение санкций в первую очередь сказывается на внешнеторговых перевозках. Статистика таких перевозок за два последних года [2] показывает, что основными импортными товарами являются машины, оборудование, аппаратура, продукция химической промышленности и транспорт. При этом если из Китая в основном к нам везлись потребительские товары, то из стран Европы - оборудование и технологии. Среди экспорта помимо энергоносителей основную долю составляют удобрения, сырье для деревообработки, сырье для химической промышленности и стройматериалы. Основная доля грузов поступала к нам в контейнерах.

С начала специальной операции многие страны ввели санкции против России. В сфере транспорта они коснулись следующих моментов [3 - 4]:

- ареста за границей 78 российских самолётов;
- запросами лизингодателями у российских авиакомпаний возврата 500 самолетов;
- закрытия воздушного пространства для российских самолетов;
- приостановки действия сертификатов пригодности для третьих стран для 43 российских авиаперевозчиков;
- остановки лицензий у предприятий сферы технического обслуживания авиатехники на изготовленные в России воздушные суда Sukhoi Superjet 100 и Ту-204;
- прекращения приема грузов Государственной железнодорожной компанией Финляндии;
- запрета экспорта в Россию товаров и услуг нефтяного сектора;
- запрета экспорта отдельных товаров и технологий, которые могут быть использованы в авиации;
- запрета услуг, связанных с машиностроением, судостроением, авиастроением (например страхования, проведения техобслуживания и ремонта, предоставление доступа к международным аналитическим обзорам и др.);
- введения эмбарго на экспорт 266 товаров, таких как полупроводники, оборудование связи и передовые материалы, а также 26 технологий, включая программы проектирования машин для производства микросхем в Россию и Белоруссию;
- запрета экспорта нефтеперерабатывающего оборудования и связанных с ним технологий в Россию;
- запрета экспорт товаров для российского энергетического сектора и участие в компаниях, действующих в этой сфере, предоставление им ссуд или других финансовых ресурсов;
- запрета импорта российского железа и стали, в том числе через посредников, экспорт в Россию предметов роскоши и оборудования для морской навигации;
- запрета на импорт российского угля;
- запрета российским судам и операторам заходить в порты стран союза;
- запрета на работу российских и белорусских дорожных операторов;
- отказа от импорта некоторых сырьевых товаров из РФ (например древесины, семян, морепродуктов и алкоголя);
- запрета операций, связанных с организациями, связанными с лицами, на которые наложены персональные санкции;
- ограничения импорта удобрений из России;
- и др.

Все введенные санкции сказались на всех видах транспорта. Наиболее сильно - на авиационном и морском. Так крупнейшая компания в области грузовых авиаперевозок "Волга-Днепр" прекратила все международные рейсы. Другие более мелкие авиакомпании продолжают полеты на отечественных лайнерах. Наши авиаперелеты частично заменили турецкие авиакомпании [5].

Помимо санкций, накладываемых на нашу страну правительствами зарубежных стран, приостанавливать работу с Россией начали и отдельные компании. В частности об этом объявили оператор крупнейшего контейнерного терминала в порту Гамбург Hamburg Hafenund Logistik AG (HHLA), датская компания Maersk и швейцарская компания Mediterranean Shipping Company (занимаются морскими контейнерными перевозками грузов в контейнерах), французская группа CMA CGM (предоставляла букинг в Россию), японская компания Ocean Network Express (осуществляла перевалку грузов в Россию) [6]. В результате, к санкциям против России присоединились зарубежные компании, на долю

которых приходится более 50% мирового рынка перевозок контейнеров. Это привело к существенному снижению контейнерооборота и практической остановке обработке контейнеров в портах Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Мурманск.

Контейнеры, следующие в Россию, линейные перевозчики задерживают в транзитных портах Роттердам, Гамбург, Гавр. Официальная версия задержки "до выяснения обстоятельств принадлежности груза". Если груз не попадает под санкции, то он может быть доставлен до заявленного порта назначения. Но при этом возникает серьезная проблема нарушения сроков доставки.

Ситуация усугубляется тем, что если посмотреть на условия коносаментов, то у нас нет никаких шансов привлечь при этом эти порты к ответственности, так как, во-первых, в коносаментах нет гарантированных сроков доставки. А во-вторых, если груз санкционный, то его хранение будет еще за счет получателя до снятия ограничений.

Как следствие санкционной политики, в настоящее время практически отсутствуют суда в портах Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. Компании активно ищут обходные пути. Одним из них является путь из Новороссийска с перевалкой груза через Турцию и обратно. Правда за счет дополнительной перевалки груза из контейнера в контейнер турецкой стороны приводит к увеличению сроков доставки груза и повышению ее стоимости. В среднем это плюс дополнительных 4000 \$/за каждый контейнер.

На Дальнем востоке ситуация другая. Уход европейских и южнокорейских перевозчиков здесь не является критичным. Ему на смену сразу же пришли китайские компании. Поэтому сейчас там работают компании Fecto, Casco и китайские перевозчики. Поэтому основной поток груза сейчас идет именно этим путем. А потом через порт Владивосток груз следует по Транссибу. Трансиб сейчас единственная живая нитка. очень протяженная. Но его пропускная способность ограничена. Монголия согласна пропускать груз через свою территорию, но вопрос упирается в контейнеры. Основное их количество в компании "ТрансКонтейнер". Но так как до этого контейнеры предоставляли компании, которые ввели против нас санкции, количество контейнеров недостаточное.

Сухопутные перевозки контейнеров на данный момент пострадали меньше. Основной пропуск грузов идет на российско-китайской границе в штатном режиме, на границах Белоруссия—ЕС видны большие пробки [8].

Еще одной проблемой для транспортного бизнеса является установление ключевой ставки ЦБ на уровне 20%. Ухудшение экономической ситуации вследствие введения санкций, падении выручки при разрыве связей с Европой и перестройка логистических цепочек вынуждает правительство останавливать крупные инфраструктурные проекты. Например, Северный широтный ход (СШХ). Этот проект стоимостью почти 300 млрд. руб. предполагал создание железнодорожного коридора в арктической зоне.

Дополнительно существует еще одна серьезная проблема - это ремонт транспортных средств на всех видах транспорта. Проблема связана с обслуживанием и ремонтом транспортных средств, так как под санкции попали все комплектующие для машиностроительной отрасли.

В результате введенные санкции оказали следующее влияние.

1. Сократился грузопоток особенно на морском и авиационном транспорте. и на балтийском направлении.

2. Сменилась география закупок и схемы доставки грузов. Наблюдается переориентация с европейских транспортных компаний на китайские и другие азиатские транспортные компании.

3. Выросли тарифы и расходы на транспортную логистику. Этот рост также усугубляется большой неопределенностью.

4. Увеличились сроки доставки.

5. Произошло перераспределение большей части перевозок грузов с морского и авиационного видов транспорта на железнодорожный и автомобильный транспорт.

6. Остро стоит проблема ремонта и строительства транспортных средств на различных

видах транспорта: вагонов, автомобилей, самолетов, судов. По водному транспорту необходим поиск решений судам большой грузоподъемности, т.к. большинство из них ранее фрахтовалось у европейских компаний (ролкеры Ro-Ro, балкеры, рудовозы, лесовозы, рефрижераторы и контейнеровозы). Собственного флота в данном сегменте у России слишком мало.

7. Появление новых маршрутов через посредничество Ирана и Азербайджана; через порты Южного Китая, через Южный Кавказ, Средиземноморское побережье Турции. Здесь необходима работа по формированию новых транспортных альянсов и новых цепочек поставок.

8. Из-за переориентации маршрутов на преимущественное использование железной дороги и смену логистических цепочек доставки грузов возникли серьезные проблемы использования транспортной инфраструктуры.

Таким образом является актуальным поиск возможных вариантов решения этих проблем.

### Список литературы:

1. Данные Росстата// <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
2. Итоги внешней торговли России// <https://ru-stat.com/analytics/9114>
3. Российский контейнерный рынок в морской блокаде. Обобщение//<https://www.interfax.ru/russia/825582>
4. Санкции против России (2022) // [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%86%D0%B8%D0%B8\\_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%B8%D0%B2\\_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8\\_\(2022\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%86%D0%B8%D0%B8_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%B8%D0%B2_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8_(2022))
5. Эксперты сообщают об обвале российского рынка грузовых авиаперевозок из-за санкций. Обзор/ Данные Интерфакс от 15 марта 2022 // <https://www.interfax.ru/business/828349>
6. Усложнение логистики: санкции взвинтят цены на доставку грузов морем// <https://index1520.com/news/uslozhnenie-logistiki-sanktsii-vzvintyat-tseny-na-dostavku-gruzov-morem/>
7. MarineTraffic// <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:87.5/centery:46.1/zoom:2>
8. Прощай, контейнер. Россию отрезают от мировой торговли товарами //Газета Коммерсантъ от 02.03.2022// <https://www.kommersant.ru/doc/5238836>
9. Последствия войны: задержки поставок в портах увеличились, цены на перевозку контейнеров бьют рекорды// <https://trans.info/ru/zaderzhki-postavok-v-portah-velichilis-tsenyi-na-perevozku-konteynerov-byut-rekordyi-279113>
10. Логистический коллапс. Морские перевозки, текущая ситуация и варианты выхода// <https://topwar.ru/193587-logisticheskij-kollaps-morskie-perevozki-tekuschaja-situacija-i-varianty-vyhoda.html>
11. Чернов В. Великий разворот: в поисках ящиков// <https://portnews.ru/comments/3153/>
12. Росморречфлот прорабатывает возможность организации круглогодичной навигации на участке Астрахань - Ростов-на-Дону// <https://portnews.ru/news/310156/>

## IMPACT OF SANCTIONS ON CARGO TRANSPORTATION

Olga .L. Domnina

*Abstract.* This work is devoted to the analysis of the current situation with the transportation of goods before and after the imposition of sanctions associated with the start of Russia's special operation in Ukraine. Based on an analysis from open sources, the consequences of the imposition of sanctions are summarized and “main pain points” are indicated. The main areas of work to reduce the consequences of their imposition are shown.

*Keywords:* cargo transportation, sanctions, impact of sanctions on transportation.