

УДК 339

DOI: 10.34670/AR.2022.32.64.030

Перестройка логистической деятельности в условиях санкций**Черноносова Наталия Валерьевна**

Кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;
e-mail: nat-chernonosova@yandex.ru

Аннотация

Сегодня настала необходимость пересмотра логистической деятельности, осуществляемой транспортно-логистическими компаниями. В связи с невозможностью зафрахтовать транспортное средство, оплатить перевозку, застраховать ее приходится принимать решения о практически полной замене маршрутов и направлений перевозок. При этом компании сталкиваются с не развитой инфраструктурой, малой пропускной способностью, более тщательными проверками на таможне и т. д. Для преодоления негативных моментов в логистической работе необходимы большие инвестиционные вложения, как частного бизнеса, так и государства. В августе Центробанк выпустил доклад об основных направлениях госполитики на 2023-2025 гг., где говорится о уменьшении торговых взаимоотношений с западными компаниями и перенаправление деятельности на Восток. Также указывается об развитии экономических отношений с такими странами, как Китай, Индия, Бразилия, Турция, Египет, ОАЭ, Иран и другими странами Азии, Африки и Латинской Америки. На этом фоне естественным образом будет происходить формирование нового логистического рынка с новыми компаниями.

Для цитирования в научных исследованиях

Черноносова Н.В. Перестройка логистической деятельности в условиях санкций // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Том 12. № 10А. С. 270-276. DOI: 10.34670/AR.2022.32.64.030

Ключевые слова

Логистика, маршрут, санкции, ограничения, перевозка грузов, международные перевозки грузов, срок доставки, стоимость перевозки грузов, виды перевозки, грузооборот.

Введение

В связи с ограничением в перевозках грузов транспортно-логистические компании переходят на другие направления. Но, выстраивание новых маршрутов неизбежно приводит к определенным инфраструктурным сложностям – не хватает мощности в портах, пограничных переходах, таможенных служб, железнодорожных развязок и др., развитием которых необходимо заниматься. Сегодня восстановление международных перевозок грузов осуществляется в связи с быстрым переходом на другие логистические маршруты. Поэтому направление грузоперевозки идут, в основном, из нейтральных и дружественных стран — на восток и по транспортному коридору «Север — Юг» и увеличивается значение мультимодальных видов доставки — сочетания морского транспорта с железнодорожным и автомобильным.

Таблица 1 - Перевозки грузов по видам транспорта в России за период первого полугодия 2021 – 2022 годов (миллионов тонн)

Вид транспорта	I полугодие 2021 г.	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2022 г. в % к I полугодию 2021 г.
Транспорт всех отраслей экономики, в том числе:	3 621,0	3 611,3	99,7
транспорт отраслей Минтранса России	3 046,9	3 056,6	100,3
железнодорожный	633,3	615,6	97,2
автомобильный	2 364,9	2 390,4	101,1
морской	10,5	11,9	113,3
внутренний водный	37,5	38,3	102,0
воздушный	0,682	0,344	50,4
трубопроводный	574,1	554,8	96,6

Основное содержание

По статистическим показателям видно незначительное снижение в общем по перевозке грузов. При этом наблюдаем снижение объема перевозки воздушным транспортом вдвое, что очень показательно демонстрирует сегодняшнее положение данной отрасли.

На территории России большое значение имеет автомобильный транспорт, на его долю приходится 69,1% перевозок по данным 10 месяцев 2022 года.

В соответствии с приведенными показателями Росстата, за 10 месяцев 2022 г. на автомобильные перевозки приходится 4,52 млрд. т. (69%) грузов, перевезенных внутри страны. Следующее по значимости занимают железные дороги, а на последнем месте - воздушный транспорт.

По данным «Infranews», грузооборот портов РФ относительно в период с 2021 г. По 2022 г. Был не стабилен и в ноябре увеличился на 7,8%. Такое поведение вызвано поиском новых транспортно-логистических маршрутов российскими компаниями.

Вынужденные ограничения на северо-западном направлении нашей страны привели к значительному снижению грузооборота, например, относительно перевозки груза через порт Санкт-Петербурга количество заходов судов уменьшилось на 40%. В этих условиях центром логистической перевалки сегодня становится Турция, поскольку уже сейчас, в соответствии с

предоставленными Федеральной таможенной службой РФ показателями, товарооборот между нашими странами увеличился на 23,7 млрд. долларов и будет увеличиваться и в дальнейшем.

При этом автомобильный маршрут перевозки Турция – Россия также увеличивает свои объемы и пролегает через территорию Армении, Грузии или Азербайджана.

Указанный маршрут – это один из частей международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг», он связывает Россию и Индию через Иран или Закавказье, Среднюю Азию, Каспийское море. В последнее время его значимость увеличивается и, по прогнозам Евразийского банка развития, ежегодный объем перевозок по МТК «Север — Юг» к 2030 году составит как минимум 14,6 млн. тонн. Также идет развитие перевозки грузов по данному маршруту из России в Индию, страны Персидского залива и Северную Африку.

Одним из наиболее важных перспективных направлений в сегодняшних условиях становится Китай. В соответствии с данными Главного таможенного управления КНР, за 10 месяцев 2022 г. товарооборот между Россией и Китаем вырос в сравнении с прошлым периодом на 33% и составил 154 млрд. долларов.

Сегодня основной поток грузов идет по морскому маршруту через порты Дальнего Востока и потом по железной дороге с привлечением малых транспортных компаний Китая. Также увеличиваются варианты маршрутов через Казахстан, то есть со станции Нунчжун в городе Цзыбо, провинция Шаньдун, до станции Селятино Московской области через казахстанский Достык. Потенциально на данном маршруте могут проходить минимум четыре поезда в месяц». Растет грузооборот из Китая и по автомобильным маршрутам в связи со снятием карантинных ограничений и завершением строительства большого автомобильного моста через Амур на границе с КНР близ Благовещенска. В сегодняшних условиях большие перспективы есть у Северного морского пути.

В России приостановили свою деятельность многие крупные зарубежные транспортные компании, такие как «TNT», «FedEx», «UPS», «ONE», «Nippon-Lloyd», «HMM», «MSC», «Maersk» и «CMA CGM». А российские компании вынуждены передавать грузы на границе с европейскими странами транспортным компаниям, в основном, из Прибалтики, Польши, Германии и Португалии. Срок доставки при этом существенно вырос в связи с большими объемами и увеличением времени на таможенную проверку, да и просчитать его не всегда возможно.

Все это приводит к снижению конкурентоспособности перевозки на европейском направлении. Сильнее всего пострадало скандинавское направление. Грузооборот северо-западных портов России, в числе которых Петербург и Ленинградская область, сократился на 41%. Объем контейнерных перевозок из Западной Европы и стран Атлантики в петербургский порт снизился на 70%.

Таблица 2 - Примеры изменения логистики в российских компаниях

Наименование предприятия	Маршрут		Стоимость		Срок доставки
	до	после	до	после	
ООО «Джон Голд»	Германия - Москва	Германия - Москва	5 тыс. евро	10-12 тыс. евро	не прогнозируемо
ООО «Байкал микрофонс»	Тула - США	Тула - США	от 30 до 100 долл. за посылку	от 30 до 100 долл. за посылку	увеличился с 3-4 дней, до 5-7 дней.
ООО «La-lama»	Турция — Болгария —	через Грузию	50 центов за 1 кг груза	1 доллар за 1 кг груза	увеличился с 6 дней до 14 или

Наименование предприятия	Маршрут		Стоимость		Срок доставки
	до	после	до	после	
	Румыния — Молдова — Украина — Россия (Санкт-Петербург)				больше
ООО «АйдоЛаб»	США - Европа морским путем, Европа - Россия автомобильным	США - Европа морским путем, Европа - Россия автомобильным	стабильна	не изменилась	увеличился с 2 до 3 месяцев

Как видно из таблицы предприятия при необходимости находят новые маршруты перевозки грузов, но при этом имеет место существенное повышение стоимости перевозки и увеличение срока доставки грузов.

В следствии наложенных на нашу страну ограничений и ухода крупных зарубежных транспортных компаний стоимость услуг на перевозку грузов увеличилась, например, перевозка одного контейнера выросла по стоимости до 15 тысяч долл. При этом спрос на такую доставку только увеличивается.

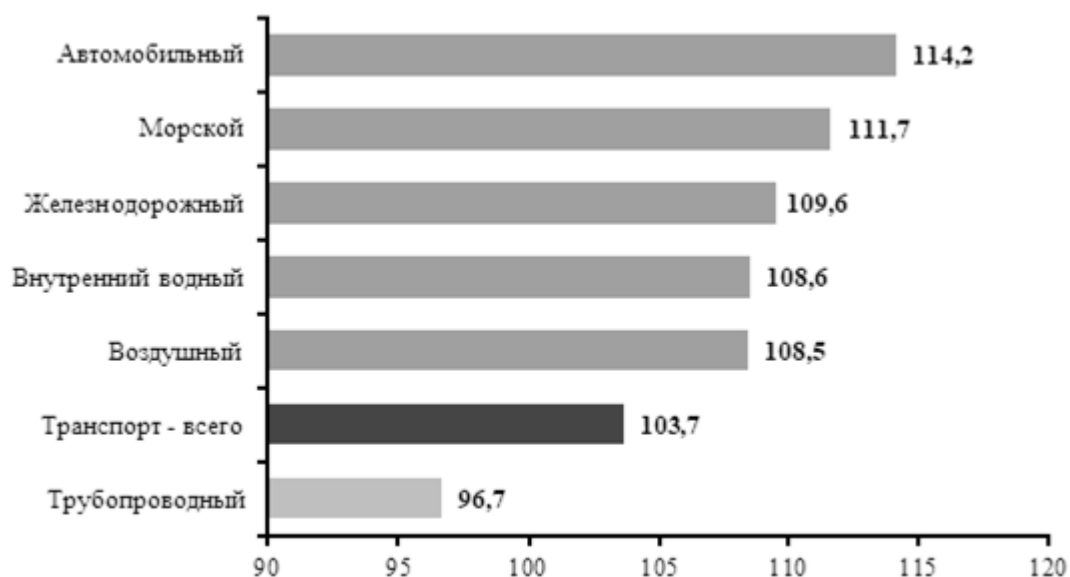


Рисунок 1 - Индексы тарифов на грузовые перевозки по видам транспорта в I полугодии 2022 г. к I полугодию 2021 г. (в процентах)

Российские предприятия в сегодняшних условиях пытаются распределить заказы на несколько поставщиков.

На логистические процессы сегодня оказывает влияние множество факторов, но одними из основных являются такие как, сложная политическая обстановка, попытка оказания давления на российское Правительство и общества в целом, уход крупных транспортно-логистических

компаний с российского рынка. В соответствии с этим рассмотрим происходящие изменения под влиянием наложенных ограничений на логистику по различным видам перевозок и разным транспортным путям.

Таблица 3 – Изменения логистических процессов при применении западных ограничений

Логистические пути и виды перевозок	Изменения в связи с применением ограничений
Западные пути (автомобильные перевозки)	Увеличение стоимости технического обслуживания и автомобильных комплектующих, в соответствии с чем выросла себестоимость западных автомобильных перевозок на 40%. Санкции внесли ограничение въезда на территорию Европейского союза для российских компаний.
Южные пути	Ситуация стабильна. Товары из Турции, Ирана и через Грузию и Азербайджан поступают в Россию, а из Ирана и Китая через Казахстан.
Международные морские перевозки	Уход с рынка крупных транспортных предприятий и отсутствие системы бронирования, таким образом международные морские перевозки в Европу фактически остановлены. Действуют перевозки в направлении Дальнего Востока при содействии корейской компании «Sinokor», и китайскими компаниями, такими как «Huaxin, Jun An» и «SITC», а также российская компания «Fesco».
Воздушные перевозки	Воздушное пространство России и Европы приостановлено. Перевозка грузов осуществляется за счет компаний из дружественной России стран, таких как «Belavia», «Air Armenia», «Uzbekistan airways». «Turkish Airlines», «Air China», «Qatar Airways», «Fly Dubai», «Mahan Air».

Изменения логистических процессов указывают на адаптацию наших предприятий к предложенным условиям, находятся новые маршруты, новые компании и т. д. Таким образом происходит изменение и в перераспределении грузооборота по перевозке различными видами транспорта, представленное в таблице 4.

Таблица 4 – Грузооборот по видам транспорта в России за первое полугодие 2021 – 2022 г. г. (миллиардов тонно-километров)

Виды перевозок	I полугодие 2021 г.	I полугодие 2022 г.	I полугодие 2022 г. в % к I полугодию 2021 г.
Транспорт всех отраслей экономики, в том числе:	2 796,2	2 811,2	100,5
транспорт отраслей Минтранса России	1 487,2	1 503,7	101,1
железнодорожный	1 303,6	1 319,7	101,2
автомобильный	133,6	136,7	102,3
морской	19,75	19,92	100,8
внутренний водный	26,00	25,52	98,2
воздушный	4,214	1,835	43,5
трубопроводный	1 309,0	1 307,5	99,9

Из данных таблицы видно, что грузооборот в нашей стране имеет тенденцию к увеличению, отстает внутренний водный транспорт. Но одним из сложных направлений остается воздушный транспорт, здесь перевозка грузов упала больше, чем на 50 % и для восстановления позиций пока нет никаких перспектив.

Поскольку поставки грузов воздушным транспортом, в основном, остановлены возникает очень сложная ситуация с доставкой другими видами. Они зачастую перегружены и не могут в

полной мере заменить воздушную перевозку. И, как следствие, стоимость услуг транспортно-логистических компаний увеличивается.

Заключение

Таким образом видны значительные изменения на рынке транспортно-логистических услуг. Идет перераспределение направлений перевозок, формирование новых маршрутов, со строительством и расширением инфраструктуры. У транспортных компаний возникают большие трудности при перевозке грузов, особенно в недружественные страны, а это, в основном, страны ЕС, с которыми у нас товарооборот составлял 36 % от общего количества поставок. Большие сложности с воздушными перевозками, увеличение тарифов. Все это привело в итоге к удорожанию логистических услуг и увеличению сроков доставки грузов.

Библиография

1. ТРАНСПОРТ РОССИИ: информационно-статистический бюллетень январь – июнь 2022 года, Москва, 2022
Источник: <https://mintrans.gov.ru/file/483810>
2. Транспорт. Официальная статистика . Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт.
<https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
3. Рагимова П. Логистика в кризис: как организовать перевозки в 2022 году <https://www.kom-dir.ru/article/3930-logistika-v-krizis-dostavka-perevozki>
4. Коридор «Север – Юг» и его скрытые повороты <https://topwar.ru/197649-koridor-sever-jug-i-ego-skrytye-povoroty.html>
5. Мегакластер под импортозамещение <https://expert.ru/expert/2022/17/>
6. Петербургский порт из-за санкций потерял половину грузов https://www.rbc.ru/spb_sz/29/05/2022/628f821e9a7947cbe86fe41e
7. Статистика таможенной службы России <https://customs.gov.ru/>
8. Гузельбаева Г. Т. и др. Роль логистики в развитии экономики России в условиях внешних ограничений // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2022. – Т. 12. – №. 8-1. – С. 54-67.
9. Ускова Т. В. и др. Производственный сектор экономики северо-запада России: проблемы адаптации и перспективы функционирования в условиях санкций // Проблемы развития территории. – 2022. – Т. 26. – №. 6. – С. 7-28.
10. Меньшикова В. И., Родионова Н. К., Бурмистрова А. А. Производственные возможности российских регионов в условиях новых санкций и ограничений // Ученые записки Российской академии предпринимательства. – Т. 21. – №. 4. – С. 22-32.

Restructuring of logistics activities in the context of sanctions

Nataliya V. Chernonosova

PhD in Economics, Associate Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9, buil.9, Obratsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: nat-chernonosova@yandex.ru

Abstract

Today there is a need to review the logistics activities carried out by transport and logistics companies. Due to the inability to charter a vehicle, pay for transportation, insure it, it is necessary to make decisions on almost complete change of routes and directions of transportation. At the same

time, companies are faced with an undeveloped infrastructure, low throughput, more thorough checks at customs, etc. To overcome the negative moments in logistics work, large investments are needed, both by private business and the state. In August, the Central Bank issued a report on the main directions of state policy for 2023-2025, which talks about reducing trade relations with Western companies and redirecting activities to the East. It also indicates the development of economic relations with countries such as China, India, Brazil, Turkey, Egypt, the UAE, Iran and other countries of Asia, Africa and Latin America. Against this background, the formation of a new logistics market with new companies will occur naturally.

For citation

Chernonosova N.V. (2022) Perestroika logisticheskoi deyatel'nosti v usloviyakh sanktsii [Restructuring of logistics activities in the context of sanctions]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 12 (10A), pp. 270-276. DOI: 10.34670/AR.2022.32.64.030

Keywords

Logistics, route, sanctions, restrictions, cargo transportation, international cargo transportation, delivery time, cost of cargo transportation, types of transportation, cargo turnover.

References

1. TRANSPORT OF RUSSIA: Information and statistical bulletin January – June 2022, Moscow, 2022 Source: <https://mintrans.gov.ru/file/483810>
2. Transport. Official statistics . Federal State Statistics Service. Official website. <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
3. Ragimova P. Logistics in crisis: how to organize transportation in 2022 <https://www.kom-dir.ru/article/3930-logistika-v-krizis-dostavka-perevozki>
4. The North–South corridor and its hidden turns <https://topwar.ru/197649-koridor-sever-jug-i-ego-skrytye-povoroty.html>
5. Megacluster for import substitution <https://expert.ru/expert/2022/17/>
6. The port of St. Petersburg lost half of its cargo due to sanctions https://www.rbc.ru/spb_sz/29/05/2022/628f821e9a7947c6e86fe41e
7. Statistics of the Customs Service of Russia <https://customs.gov.ru/>
8. Guzelbaeva G. T. et al. The role of logistics in the development of the Russian economy under external constraints //Economy: yesterday, today, tomorrow. – 2022. – Vol. 12. – No. 8-1. – pp. 54-67.
9. Uskova T. V. et al . The manufacturing sector of the economy of the North-West of Russia: problems of adaptation and prospects of functioning in the conditions of sanctions //Problems of territory development. – 2022. – Vol. 26. – No. 6. – pp. 7-28.
10. Menshchikova V. I., Rodionova N. K., Burmistrova A. A. Production capabilities of Russian regions under new sanctions and restrictions //Scientific notes of the Russian Academy of Entrepreneurship. – Vol. 21. – No. 4. – pp. 22-32.