

Научная статья / Research Article

УДК 338.439:341.655

DOI: 10.36718/2500-1825-2023-3-117-126

Петр Владимирович Куренков¹, Вячеслав Теодорович Волов²
Елена Анатольевна Герасимова³, Радмир Дамирович Казеев⁴✉,
Искандер Олегович Туркменов⁵

¹ Российский университет транспорта (РУТ-МИИТ), Москва, Россия

^{2,3,5} Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия

⁴ ООО «Каргокар», с. Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия

¹ petrkurenkov@mail.ru

² volovvt@mail.ru

³ gerasi1960@mail.ru

⁴ radmiro80@gmail.com

⁵ i.turkmenov@samgups.ru

РОССИЙСКАЯ ЛОГИСТИКА ПОД САНКЦИЯМИ И АНТИСАНКЦИОННАЯ ЛОГИСТИКА

Санкции против России существенно повлияли на функционирование логистической системы страны, создав ряд проблем для бизнеса. В статье исследуется влияние санкций на инфраструктуру логистических маршрутов, уровень доступности транспортных услуг, а также на качество и стоимость услуг. Авторы рассматривают вопросы, связанные с поиском альтернативных путей доставки грузов в Россию в контексте затруднений, вызванных введением санкций. Приведен подробный обзор новых логистических маршрутов, выстроенных в коллаборации с дружественными странами, которые могут использоваться для транспортировки товаров, определены их преимущества и недостатки. Детально рассмотрены маршруты через Дальний Восток, Северный морской путь, Международной транспортный коридор «Север-Юг», «турецкий» маршрут и внутренние водные пути. Предложены наиболее перспективные направления развития логистической инфраструктуры, включая использование внутренних водных путей и железнодорожных коридоров. Подчеркнута необходимость исследования и развития новых транспортных маршрутов в качестве альтернатив имеющимся маршрутам. Обсуждая проблемы, с которыми чаще всего сталкиваются компании, занимающиеся логистикой, авторы предлагают конкретные решения по их преодолению, принимая во внимание сложившиеся условия по сокращению объемов грузоперевозок, снижению инвестиций и ухудшению качества услуг. Результаты исследований могут быть полезны менеджерам по логистике и руководителям компаний, работающих в условиях санкций или готовящихся к ним, а также экономистам и политологам, интересующихся темой санкций и их экономических последствий.

Ключевые слова: санкции, логистика, антисанкционная логистика, транспортная отрасль, логистические маршруты

Для цитирования: Куренков П.В., Волов В.Т., Герасимова Е.А., Казеев Р.Д., Туркменов И.О. Российская логистика под санкциями и антисанкционная логистика // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2023. № 3. С. 117–126. DOI: 10.36718/2500-1825-2023-3-117-126.

**Petr Vladimirovich Kurenkov¹, Vyacheslav Teodorovich Volov²,
Elena Anatolyevna Gerasimova³, Radmir Damirovich Kazeev⁴✉,
Iskander Olegovich Turkmenov⁵,**

¹ Russian University of Transport (RUT-MIIT), Moscow, Russia

^{2,3,5} Samara State University of Communications, Samara, Russia

⁴ LLC Cargocar Timofeevka, Stavropol District. Samara Region, Russia

¹ petrkurenkov@mail.ru

² volovvt@mail.ru

³ gerasi1960@mail.ru

⁴ radmiro80@gmail.com

⁵ i.turkmenov@samgups.ru

RUSSIAN LOGISTICS UNDER SANCTIONS AND ANTI-SANCTIONS LOGISTICS

Sanctions against Russia have significantly affected the functioning of the country's logistics system, creating a number of problems for business. The study examines the impact of sanctions on the infrastructure of logistics routes, the level of availability of transport services, as well as the quality and cost of services. The authors consider issues related to finding alternative ways to deliver goods to Russia in the context of the difficulties caused by the imposition of sanctions. A detailed review of new logistics routes built in collaboration with friendly countries that can be used to transport goods is given, their advantages and disadvantages are identified. The routes through the Far East, the Northern Sea Route, the International Transport Corridor "North-South", the "Turkish" route and inland waterways are considered in detail. The most promising directions for the development of logistics infrastructure, including the use of inland waterways and railway corridors, are proposed. The need for research and development of new transport routes as alternatives to existing routes was emphasized. Discussing the problems that logistics companies most often face, the authors offer specific solutions to overcome them, taking into account the prevailing conditions for reducing freight volumes, reducing investment and deteriorating service quality. The results of research may be useful to logistics managers and executives of companies operating under or preparing for sanctions, as well as economists and political scientists interested in the topic of sanctions and their economic consequences.

Keywords: *sanctions, logistics, anti-sanction logistics, transport industry, logistics routes*

For citation: *Kurenkov P.V., Volov V.T., Gerasimova E.A., Kazeev R.D., Turkmenov I.O. Russian logistics under sanctions and anti-sanctions logistics // Socio-economic and humanitarian journal. 2023. № 3. S. 117–126. DOI: 10.36718/2500-1825-2023-3-117-126.*



Введение. Западные санкции поставили Российскую Федерацию перед серьезными вызовами: из 10,4 тысяч санкций коллективного Запада, введенных в отношении России за последние годы, значительная часть ударила по

транспортному комплексу. Российским судам запретили заход в европейские порты, иностранные компании отказывают нашим перевозчикам в страховании, перекрыт экспорт многих товаров в Европейский союз (ЕС). Примечательно,

что до этого российский рынок транспортно-логистических услуг показывал хорошую динамику, он вырос вдвое за последнее десятилетие. Однако прогнозы резкого падения грузопотоков в России, как и в целом обрушения отечественной экономики из-за санкций, не оправдались. Более того, санкции ударили и по самой Европе. Следствием стали рост цен на практически всю продукцию, разрыв международных производственных цепочек и кардинальное изменение транснациональной логистики.

Переформатированию подвергся весь рынок транспортно-логистических услуг и в России: встал вопрос о необходимости формирования новых цепей поставок, поиска новых поставщиков и покупателей российской продукции. В этих условиях, безусловно, возрастает роль логистики, так как логистика – это не только выбор оптимальных маршрутов, но и согласованность действий при управлении материальными потоками, а также их рациональность. Это наука, помогающая прогнозировать, контролировать и оптимизировать процесс передачи товаров, информации или услуг их потребителю.

Цель исследования. Охарактеризовать влияние санкций на логистическую систему России и изучить их последствия.

Задачи исследования: изучить новые логистические маршруты и выявить возможности для создания более устойчивой логистической инфраструктуры; рассмотреть действующую систему управления логистическими цепями в России и выявить недостатки в ее работе, связанные с действием санкций; проанализировать нужды национальной экономики Российской Федерации и выявить возможности для создания новых технологий, укрепления внутренней логистической системы и установления новых международных логистических связей в условиях санкций; рассмотреть перспективы развития международных логистических связей России и возможности укрепления экономических отношений с

другими странами, несмотря на санкции; оценить перспективы использования цифровых технологий в логистике и рассмотреть, какие новые инструменты и методы могут быть полезны для оптимизации логистических процессов в условиях санкций.

Результаты исследования и их обсуждение. Весной 2022 года после введения основных пакетов санкций объемы экспортно-импортных поставок в Россию упали почти вдвое по сравнению с 2021 годом. Только Большой порт «Санкт-Петербург» потерял контейнерный поток в 1,2 млн TEU, однако вскоре ситуация стала выправляться.

Восстановление рынка происходит за счет оперативной перестройки логистических маршрутов. Грузопотоки развернулись на восток и на юг: грузы, которые раньше перегружались в портах Северо-Запада, сейчас обрабатываются на Дальнем Востоке. Несмотря на то что из России ушли крупнейшие морские перевозчики, наблюдается прирост внешнеторгового контейнерного трафика, в дальневосточных портах морских контейнерных линий стало в 2 раза больше.

Основными торговыми партнерами России в АТР стали Китай, Южная Корея, Япония и Вьетнам. Морские терминалы Дальнего Востока оказались не готовы к наплыву грузов. Так, перевалка контейнеров возросла более чем на 20 %, однако заработали 17 «сухих» портов, и к декабрю вывоз контейнеров увеличился. Часть контейнеров были перевезены железной дорогой в полувагонах, помимо этого, были запущены сдвоенные поезда. Как результат, к концу 2022 года проблема была разрешена.

Инфраструктура дальневосточных портов активно модернизируется: строятся новые мощности в портах «Владивосток», «Ванино» и других, вкладываются средства в создание специализированных перегрузочных комплексов. Согласно прогнозам, к 2030 году общая мощность морских портов Приморского края увеличится до 300 млн т в год, однако темпы модернизации Восточного

полигона железных дорог отстают от развития портовых мощностей. Между тем 60 % грузопотока обеспечивает именно железнодорожный транспорт.

По данным Минтранса Российской Федерации, в 2022 году по железным дорогам в дальневосточные порты было доставлено 158 млн т угля и других грузов, в 2023 году этот показатель вырастет до 173 млн т, а в 2024 году планируется выйти на провозную способность в 180 млн т [1]. Однако баланса с портовыми мощностями по-прежнему не будет, поэтому увеличение провозной способности Восточного полигона, припортовых станций и пограничных переходов на сегодня остается одной из главнейших задач. Из-за ограничения пропускной способности в 2022 году, по некоторым данным, не было вывезено свыше 80 млн т грузов, в первую очередь угля, несмотря на планы наращивать угольный экспорт. Чтобы обеспечить вывоз коксующегося угля на экспорт с Эльгинского месторождения на юге Якутии, частная компания проинвестирует строительство собственной железной дороги параллельно БАМу протяженностью 500 км к побережью Тихого океана.

В планах создание в порту «Владивосток» крупного логистического хаба. Этот морской торговый порт встроен во многие логистические цепочки и имеет прямой выход на Транссибирскую магистраль. Приморье и его порты выходят сегодня на первый план. Здесь пересекаются различные маршруты грузопотоков, происходит их консолидация и перераспределение. Отсюда есть выход на Корейский полуостров, в Китай и другие дружеские страны Северо-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Также формируется и новый вход в логистику Северного морского пути.

Северный морской путь расширяет возможности вывоза растущих объемов экспорта из России на Восток. По сравнению с маршрутом через Суэцкий канал он сокращает сроки доставки грузов в 2 раза. Стоят на обсуждении перспективы создания Большого Северного морского

пути (СМП), или Арктико-Дальневосточного логистического транспортно-коридора, от Санкт-Петербурга до Владивостока. Однако для этого необходимо строительство инфраструктуры, ледоколов и судов ледового класса. По Северному морскому пути в прошлом году было перевезено более 30 млн т грузов, в 2023 году этот показатель должен вырасти до 46,82 млн т, а к 2035 году, согласно планам правительства Российской Федерации, он составит более 238 млн т [2]. Тем не менее, добиться таких показателей будет непросто.

В 2022 году правительство Российской Федерации утвердило план развития Северного морского пути до 2035 года. В него включено более 150 мероприятий, в том числе развитие инфраструктуры, разработка месторождений полезных ископаемых и создание ледокольного флота. Общий объем финансирования составит почти 1,8 трлн руб. Однако деньги решают не все, так как необходим единый комплексный проект, без этого невозможны координация и эффективное управление. План не должен быть набором локальных проектов, решающих отдельные бизнес-задачи. До сих пор не достроена железная дорога Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая должна стать важным звеном единой транспортной системы Севера России и Арктики. Она откроет выход на опорные арктические порты СМП «Мурманск», «Архангельск», «Беломорск», «Сабетта», «Инди́га».

Порту «Анадырь» на Чукотке предстоит стать одним из базовых на Северном морском пути. Сегодня он объединяет в один комплекс порты «Певек», «Беринговский», «Эгвекино́т» и «Провидения», которые способны перерабатывать более 1 млн т грузов в год. Большие надежды возлагаются на терминал в бухте «Провидения»: этому порту еще в 1937 году с легкой руки знаменитого полярника Отто Шмидта была уготована роль опорного на трассе Северного морского пути. Эта идея актуальна и сегодня. У терминала большой потенциал, благода-

ря глубоководной, укрытой от штормов, незамерзающей бухте и свободным площадям для строительства необходимой инфраструктуры. Для использования Северного морского пути в полную силу уже строятся и спускаются на воду современные ледоколы. В Российской Федерации самый большой в мире ледокольный флот: 40 ледоколов, в том числе 4 атомных, еще 5 заложены на судостроительных верфях.

С морскими судами ситуация обстоит хуже. Своим флотом Россия перевозит только 3,5 %, или около 27 млн т грузов из 780 млн т, проходящих через морские порты страны. Остальной объем до недавнего времени перевозился иностранными компаниями, которые ушли с нашего рынка. Российские морские судоходные компании (Fesco, «Новошип», «Совкомфлот» и др.) имеют в общей сложности 50 контейнерных судов и долю менее 0,5 % мировых контейнерных перевозок (для сравнения: у Греции флот состоит из 4300 судов и 330 млн т дедвейта). России необходимы инвестиции в развитие отечественного судостроения, так как собственный морской торговый флот – это залог транспортного суверенитета.

В условиях санкций Международный транспортный коридор «Север-Юг» может стать спасательным кругом для транспортной отрасли и экономики России, а в перспективе поменять мировую логистику глобальных транспортных потоков. Международный транспортный коридор "Север-Юг" связывает Северо-Запад России и Иран с выходом в Персидский залив и Индию и проходит различными маршрутами через Армению, Грузию, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан. Основными преимуществами коридора «Север-Юг» перед другими маршрутами (в частности, перед морским путем через Суэцкий канал) являются сокращение в 2 раза и более расстояния перевозок, а также снижение стоимости перевозки контейнеров по сравнению с ценой транспортировки по морскому пути.

Соглашение о создании международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» было подписано еще в 2000 году представителями России, Индии, Ирана и Омана. Позже к нему присоединились некоторые страны СНГ, в том числе Казахстан и Белоруссия. Однако за минувшие годы МТК так и не оправдал связанные с ним надежды. Это сопряжено со многими проблемами, в том числе и с большим количеством границ, которые пересекают товарные потоки. Тем не менее, несмотря на имеющиеся риски и давление со стороны США и других стран коллективного Запада, сегодня это уже никого не останавливает.

В 2022 году после введения западных санкций МТК «Север-Юг» оказался, как никогда, востребован. Объемы перевозок грузов выросли более чем на 60 %. Евразийский банк развития оценивает потенциал дальнейшего увеличения транзитных перевозок по МТК в 15 раз и более. Оценки вполне реальные, если учесть, что объемы перевозок по сети РЖД в направлении портов Каспия в 2022 году выросли в несколько раз. Более того, заработали новые логистические схемы. Пошли поставки коксующегося угля из Кузбасса в Объединенные Арабские Эмираты. Выросли объемы грузоперевозок через порты «Астрахань», «Махачкала» и «Оля». Из Магнитогорска пошли черные металлы в Туркменистан и Иран, минеральные удобрения из России и Белоруссии в Индию. Казахстан использует МТК «Север-Юг» для транспортировки своих экспортных товаров (в первую очередь зерновых) в страны Персидского залива.

В рамках МТК за последний год заметно активизировались Россия, Иран и Азербайджан. Однако в Иране железнодорожный транспорт слабо развит: железные дороги однопутные, по ним можно перевезти до 5 млн т грузов в год. Кроме того, отсутствует соединительная ветка в 164 км между городами Бендер-Аббас и Астара. Это в значительной степени тормозит реализацию проекта "Север-Юг". Тем не менее Россия, как всегда,

готова прийти на помощь: ОАО «РЖД» планирует принять участие в строительстве линии от пограничного города Астара в Азербайджане до города Решт в Иране (164 км) и электрификации линии Гармсар – Инче-Бурун (495 км) в Иране.

Более того, уже осваиваются новые маршруты. В минувшем году компания «РЖД-Логистика» организовала регулярную отправку грузов по восточной ветке МТК: один раз в месяц контейнерные поезда следуют из центра России через территорию Казахстана и Туркменистана до иранского порта «Бендер-Аббас», где контейнеры перегружаются на судно и следуют по морю в пункты назначения. В 2023 году компания «РЖД-Логистика» впервые отправила поезд из 50 рефрижераторных контейнеров с агропромышленной продукцией со станции «Нунчжун» (провинция Шаньдун) до станции «Селятино» Московской области через казахстанский «Достык», а в будущем планирует отправлять по 4 поезда в месяц.

ОАО «РЖД» активно развивает и новый логистический интермодальный сервис ИНТЕРТРАН [3]. Им уже пользуются партнеры из Белоруссии и Казахстана. Он обеспечивает в цифровом формате взаимодействие морского и железнодорожного транспорта, а также контролирующих органов при осуществлении интермодальных перевозок. Это прорывной шаг на пути внедрения цифровой технологии доставки грузов «от двери до двери» с участием нескольких видов транспорта.

Так называемый "турецкий" маршрут через Азово-Черноморский бассейн (порты «Новороссийск», «Туапсе», «Ейск», «Темрюк», «Кавказ» и «Тамань») стал ключевым и наиболее востребованным на сегодняшний день. В последнее время Турция стала транзитным мостом между Россией и Европой. Объем перевозок по этому коридору в минувшем году превысил аналогичный показатель портов Балтийского бассейна. Причем грузы из Турции идут не только по морю, но и по автодорогам через тер-

ритории Армении, Грузии и Азербайджана, через Верхний Ларс в Северной Осетии в центральную часть России.

Этот сухопутный маршрут, роль которого серьезно возросла, также является частью международного транспортного коридора "Север-Юг". Он открывает возможность транспортировки товаров из России в Индию, страны Персидского залива, Северную Африку и обратно. Однако рост грузопотока по МТК сдерживают недостаточные пропускные и провозные способности элементов логистической инфраструктуры стран-партнеров.

По данным Евразийского банка развития, 7 стран, заинтересованных в этом транспортном коридоре, представили более 100 инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры [4]. Так, Азербайджан уже прокладывает вторые пути, электрифицирует свои железнодорожные линии и даже строит скоростную автомагистраль от Баку до границы с Россией. Аналогичные планы имеются у Казахстана и Туркменистана. Планируется также модернизировать пограничные пункты пропуска, в особенности там, где меняется ширина колеи (на железнодорожных пунктах между Азербайджаном, Туркменистаном и Ираном).

Важную роль в проекте МТК «Север-Юг» играют российские каспийские порты. Однако они испытывают некоторые трудности. Проблемы, с которыми столкнулись каспийские порты, характерны практически для всех морских бассейнов страны. Инфраструктура на Каспии недостаточно развита, однако в конце 2020 года по решению правительства Российской Федерации создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ) в Астрахани. Вместе с промышленной ПОЭЗ «Лотос» она включена в Каспийский кластер. Недавно Туркменистан решил создать там свой логистический центр с целью наращивания грузоперевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг» через Каспийское море. Ключевым проектом ПОЭЗ является строительство терминала для

обработки контейнерных грузов, идущих по МТК. На первом этапе грузоперевозки будут осуществляться через 2 причала порта «Оля», которые уже построены. В конце текущего года они начнут перевалку контейнерных грузов, зерна и растительного масла.

На Азово-Черноморском направлении ключевой проблемой является нехватка портовых мощностей. Однако уже запланированы строительство и реконструкция терминалов для перевалки угля в морском порту «Тамань», генеральных, зерновых и контейнерных грузов в морском порту «Новороссийск», нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа в морских портах «Тамань» и «Темрюк». Усложняет ситуацию тот факт, что Новороссийский морской порт прошлой весной подпал под санкции, и часть зарубежных перевозчиков отказались им пользоваться. Но бизнес ищет и находит новые логистические схемы и маршруты.

Основным способом доставки международных грузов становятся мультимодальные перевозки несколькими видами транспорта в рамках одного или нескольких маршрутов. Так, грузы, прибывающие по суше в Стамбул, будут перегружаться на морские суда и отправляться в черноморские порты России. Этим же путем российские товары могут доставляться в Северную Африку, Индию и Южную Америку.

Сегодня используются и паромы "ро-ро", предназначенные для перевозки автомобильного транспорта. Загруженные фуры заезжают на такие паромы, например, в турецких портах «Карасу» или «Самсун» и следуют до российских портов «Кавказ» или «Темрюк», а дальше отправляются к месту назначения. Кстати, по данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), в прошлом году грузооборот Азово-Черноморских портов показал рекордный результат – 263,6 млн т [5], а к 2030 году его планируют увеличить его до 300 млн т.

Внутренние водные пути, так называемые голубые артерии, могли бы стать еще одним резервом в плане логистики,

тем не менее ситуация в этой области обстоит не лучшим образом. В конце 80-х годов XX века в СССР в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении перевозилось более 50 млн т грузов. В то время понимали, что у речного транспорта немало преимуществ по сравнению с другими видами – меньшие инфраструктурные издержки и низкая себестоимость перевозок. Но позже этому вопросу уже не уделялось должного внимания.

В последние годы объем перевозок по внутренним водным путям составляет в среднем около 370 тыс. т [6]. Из них по Единой глубоководной системе европейской части страны – 110 тыс. т, в Ленском бассейне – 130, Енисейском – 109, Обском и Обь-Иртышском – 20 тыс. т. Между тем более 60 лет назад на Волге между речными портами городов Горький и Волгоград была организована первая контейнерная линия. Максимальный объем перевозок в контейнерах на речных судах в СССР был достигнут в 1985 году – более 3 млн т. Падение результатов обуславливается многолетним отсутствием модернизации гидротехнических сооружений в речных портах, более того, перегрузочная техника почти не обновлялась.

Пять лет назад была утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года, которая предусматривает создание условий для переориентации грузопотоков с сухопутных видов транспорта на внутренний водный транспорт. Одним из важнейших из них является устранение участков с малыми глубинами на всем протяжении водных путей европейской части России. Однако сразу возникли проблемы с ее реализацией. Они вызваны недостаточностью средств, выделенных на дноуглубительные работы, некачественными проектными решениями, а также нехваткой специализированного флота. Тем не менее, эта проблема решается, несколько заводов в России производят земснаряды для дноуглубления.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года также уделено внимание развитию внутреннего водного транспорта, определены его конечные цели, в первую очередь задачи по ликвидации «узких» мест в Единой глубоководной системе внутренних водных путей в европейской части страны, улучшению качественных характеристик внутренних водных путей в остальных речных бассейнах. А в этом нуждаются и Лена, и Енисей, и Обь, и Иртыш, и даже Волга, не говоря уже о других реках, мелеющих год от года. Работы по дноуглублению ведутся, но проблемы остаются. Если будет обеспечена государственная поддержка обновления речного флота, проведены масштабные работы по дноуглублению с целью обеспечить судоходность рек, то наши голубые артерии будут эффективно работать на экономику страны.

Необходимо принять Федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Это поможет восстановлению транспортного баланса железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Государственная Дума Российской Федерации недавно приняла его в первом чтении. О необходимости такого закона дискуссии ведутся уже 30 лет. Министерство транспорта Российской Федерации дало заказ ученым из Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова на разработку механизмов переключения грузопотоков на внутренний водный транспорт.

Можно использовать и свой собственный опыт. Так, в порту «Кстово» Нижегородской области работает тримодальный логистический центр. Там готовы принять грузы с автомобильного и железнодорожного транспорта, погрузить на суда и доставить в порты Ближнего Востока, Северной и Восточной Африки.

Пример подает и ОАО «РЖД»: компания решила построить и запустить к 2025 году крупный логистический центр

между Нижнекамском и Набережными Челнами на площади почти 200 тыс. м². Планируемый грузооборот до 100 000 контейнеров в год [7]. Он позволит увеличить экспорт грузов в Китай, а новые технологии сократят временные и материальные затраты. Будущее за инновационными проектами и за цифровой логистикой, именно они дадут толчок дальнейшему развитию транспортной отрасли России.

Заключение. В период санкций транспортная отрасль России столкнулась с рядом сложностей и вызовов. Однако Российская Федерация имеет обширную развитую транспортную инфраструктуру, которая позволяет ей продолжать функционировать и обеспечивать доставку товаров. Важно отметить, что санкции служат дополнительным стимулом для российских компаний и правительства к разработке долгосрочных стратегий и планов развития логистической отрасли в стране.

Несмотря на это, санкции осложнили доступ России к мировым источникам технологий и оборудования, а также ограничили возможности сотрудничества с зарубежными компаниями. Это повлияло на конкурентоспособность российских транспортных компаний и осложнило их работу. Разработка и внедрение долгосрочных планов развития и модернизации транспортной инфраструктуры могут помочь России укреплять транспортную отрасль и повышать ее конкурентоспособность на мировом рынке.

Создание новых логистических маршрутов между Россией и дружественными странами необходимо для обеспечения надежных и экономически эффективных транспортных связей в период санкций. Несмотря на то что Россия уже имеет обширную транспортную инфраструктуру, расширение транспортных маршрутов обеспечит более гибкие и оптимальные логистические решения.

Новые логистические маршруты между Россией и дружественными странами будут способствовать росту торго-

вых связей и усилению экономического сотрудничества, что в свою очередь может привести к повышению экспортных потенциалов и увеличению поставок товаров в различные страны мира.

Список источников

1. Российское государственное федеральное информационное агентство ТАСС: URL: <https://tass.ru/ekonomika/14983147?ysclid=lim45t5syl249183937>.
2. Российское государственное федеральное информационное агентство Russia Today. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/1033435-severnyi-morskoi-put-pravitelstvo?ysclid=lim4bkdgxj88587632>.
3. Павлов С.А. «Интертран» ускоряет интермодальные перевозки // Гудок. 2020. Вып. № 170 (27019). 14 сент.
4. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура // Доклады и рабочие документы Евразийского банка развития 22/2. URL: <https://t.me/teloneum>.
5. Ассоциация морских портов АСОП: «Грузооборот морских портов России за 12 месяцев 2022 г.». URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-12-mesyacev-2022-g?ysclid=lim4qynmlp252043153>.
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». URL: <https://rosstat.gov.ru>.
7. Общественно-политическая интернет-газета «БИЗНЕС Online». URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/575379?ysclid=lim4ymx5lb682024874>.

References

1. Rossiiskoe gosudarstvennoe federal'noe informatsionnoe agentstvo TASS: URL: <https://tass.ru/ekonomika/14983147?ysclid=lim45t5syl249183937>.
2. Rossiiskoe gosudarstvennoe federal'noe informatsionnoe agentstvo Russia Today. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/1033435-severnyi-morskoi-put-pravitelstvo?ysclid=lim4bkdgxj88587632>.
3. Pavlov S.A. «IntertraN» uskoryaet intermodal'nye perevozki // Gudok. 2020. Vyp. № 170 (27019). 14 sent.
4. Mezhdunarodnyi transportnyi koridor «Sever-YuG»: investitsionnye resheniya i myagkaya infrastruktura // Doklady i rabochie dokumenty Evraziiskogo banka razvitiya 22/2. URL: <https://t.me/teloneum>.
5. Assotsiatsiya morskikh portov ASOP: «Gruzooborot morskikh portov Rossii za 12 mesyatsev 2022 g.». URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-za-12-mesyacev-2022-g?ysclid=lim4qynmlp252043153>.
6. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiĭskoĭ Federatsii ot 29 fevralya 2016 g. № 327-r. «Strategiya razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Rossiĭskoĭ Federatsii na period do 2030 goda». URL: <https://rosstat.gov.ru>.
7. Obshchestvenno-politicheskaya internet-gazeta «BIZNES Online». URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/575379?ysclid=lim4ymx5lb682024874>

Статья принята к публикации 3.07.2023/
The article has been accepted for publication 3.07.2023.

Информация об авторах:

Петр Владимирович Куренков, заведующий кафедрой экономики и финансов, доктор экономических наук, профессор

Вячеслав Теодорович Волон, профессор кафедры естественных наук, доктор технических наук, доктор экономических наук, профессор

Елена Анатольевна Герасимова, доцент кафедры экономики и финансов, кандидат экономических наук, доцент

Радмир Дамирович Казеев, аспирант кафедры экономики и финансов; генеральный директор

Туркменон Искандер Олегович, аспирант кафедры экономики и логистики на транспорте

Information about the authors:

Petr Vladimirovich Kurenkov, Head of the Department of Economics and Finance, Doctor of Economics, Professor

Vyacheslav Teodorovich Volov, Professor at the Department of Natural Sciences, Doctor of Technical Sciences, Doctor of Economics, Professor

Elena Anatolyevna Gerasimova, Associate Professor at the Department of Economics and Finance, Candidate of Economic Sciences, Docent

Radmir Damirovich Kazeev, Postgraduate Student at the Department of Economics and Finance; CEO

Iskander Olegovich Turkmenov, Postgraduate student of the Department of Economics and Logistics in Transport

