

*Фоменко Екатерина Викторовна,
Заместитель руководителя отдела логистики и таможенного
оформления (магистрант) СПбГЭУ
ООО «АВЕНТЕЛЬ»,
г. Санкт-Петербург, Россия*

ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ЛОГИСТИКУ

***Аннотация:** в статье рассматриваются международные санкции в области логистики и их влияние на развитие отрасли. Исторический метод исследования позволил сделать вывод о длительности «санкционного» статуса Российской Федерации и отследить основные тенденции и особенности функционирования рынка международной логистики с учетом проработки альтернативного видения маршрутов. В статье автор рассматривает возможные тенденции развития логистических поставок и маршрутов*

***Ключевые слова:** международная логистика, влияние, санкции, адаптация, внешняя экономика, экономические отношения, логистические цепочки.*

*Fomenko Ekaterina Viktorovna,
Deputy Head of the Department of Logistics and Customs Clearance
(Master's student) SPbGEU
OOO "AVENTEL",
St. Petersburg, Russia*

THE IMPACT OF SANCTIONS ON INTERNATIONAL LOGISTICS

***Abstract:** the article considers international sanctions in the field of logistics and its impact on the development of the industry. The historical method of research allowed to draw a conclusion about the duration of the 'sanctions' status of the Russian Federation and to trace the main trends and features of the functioning of the international logistics market, taking into account the elaboration of an alternative vision of routes. Possible trends in the development of logistics supplies and routes are briefly outlined. Possible changes in the increase in the price of transport services are described. In this article the author analyzes actual tendencies of developing various logistics routes.*

***Keywords:** international logistics, impact, sanctions, adaptation, foreign economy, economic relations, logistics chains*

Санкция (от лат. *sanctio* — строжайшее постановление) - принудительные меры (санкции), применяемые к нарушителю. Стоит начать с осмысления дефиниции в простейшем исполнении, без какой-либо связи с международными отношениями. Категория «запретности» тех или иных действий носит субъективный характер, конечно, если данный запрет не охвачен нормами международного и отечественного права. А в контексте геополитических отношений, феномен санкций заключается в синтезе сугубо экономических интересов альянсов под прикрытием рычага политического давления. Таким образом, категория санкций довольно спорна с позиции легитимности, но вполне реальная. И это та самая реальность, с которой

столкнулись ключевые отрасли российской экономики, в том числе и управление логистическими потоками.

Стоит отметить, что на сегодняшний день Российская Федерация по-прежнему остается в «стоп-листе» у многих стран, таких как: США, Европейский союз, Япония, Корея и другие. Россия стала определенным рекордсменом по количеству наложенных санкций, обогнав Иран по количеству ограничений в различных сферах. Как известно, стресс в глобальном масштабе, лучший двигатель прогресса, так данный аспект заставляет не только экономику, но и логистику адаптироваться к быстро меняющимся условиям.

Цель исследования выявить основные проблемы развития международной логистики и способы адаптации компаний к быстро меняющимся условиям.

Задачей исследования является изучение опыта преодоления санкций Российской Федерацией.

Если углубимся в историю Российском Федерации, то мы четко поймем, что данный этап в экономике и логистике происходит далеко не впервые. Так большинство современников вспомнят только ситуацию с выяснением принадлежности полуострова Крым в 2014 г., и незамедлительная реакция международного сообщества по причине недовольства результатами проведенного референдума, но что, если посмотреть на санкции, которые были задолго до этого. Например, во время Крымской войны (1853 г.-1856 г.) Великобритания, Франция и другие страны ввели экономические и торговые ограничения против России в ответ на агрессивные действия в Черноморском регионе. Это привело к значительным потерям, и снижению темпов развития в торговле и экономике России. Далее были незамедлительные действия после Октябрьской революции 1917, а именно многие западные страны, включая США и Великобританию, отказались признавать новое советское правительство и ввели экономические меры «защиты демократических ценностей», включая блокаду торговли. Это ограничивало доступ Советской

России к международным рынкам и ресурсам. [4] Игнорирование России, как участника международных экономических отношений продолжилось в период Холодной войны (1946 г. -1989 г.). В течение этого периода Западные страны вводили различные ограничения на торговлю и технологии в отношении Советского Союза, особенно в области новейших технологий и военной продукции. Критика действий СССР после Афганской войны (1979 г. -1989 г.) выразилась в введении США и их союзниками ряда экономических и военных санкций против Советского Союза, что существенно сказалось на и без того спорном статусе государства на международной арене. После распада Советского Союза некоторые страны вводили санкции против России в ответ на действия в Чечне и других регионах, что также влияло на экономические отношения.

Таким образом, можем сделать вывод о том, что Россия находится в состоянии санкций уже долгие годы. Каждый раз государство находило решение и выходило из сложных ситуаций. Именно поэтому хотелось бы донести основную мысль о том, что не нужно воспринимать санкции как что-то новое для нашего государства, важно, понимать исторические сложившиеся события и искать подходы к адаптации в текущих реалиях. [2]

По данным опроса российского союза промышленников и предпринимателей, 70,4% респондентов указали в качестве основного вида экономической деятельности, на которую значительно повлияли санкции - «промышленность». Порядка 11% компаний принадлежат энергетическому сектору. Компании строительного сектора составили долю 9,3%, а компании сектора «транспорт и связь» – 7,4%. Большая часть респондентов (83,3%) относятся к категории «крупный бизнес», представители средних предприятий составили 7,5%, а субъекты малого предпринимательства – 9,2%. [1] Исходя из приведенных данных, транспортный сектор претерпел значительные изменения, по мнению представителей отечественного бизнеса. Безусловно, что введение санкций повлекло за собой ряд изменений на логистику и вынесение России за пределы европейских логистических маршрутов, а также

ужесточение мер экспортного контроля в отношении грузов, направляющихся в Казахстан, так как именно это государство зачастую используется, как транзитный пункт. Итак, рассмотрим основные «санкционные» тенденции в международной логистике в 2025 году.

Необходимо подчеркнуть, что адаптация бизнес-стратегий является ключевым вектором «выживания» на сегодняшний день. Компаниям, работающим в условиях санкций, необходимо изменить свои бизнес-стратегии. Это может включать в себя диверсификацию поставок, изменение логистических партнеров и использование новых технологий для оптимизации процессов. Так, на российский рынок вышло большое число перевозчиков из дружественных стран, таких как Республика Беларусь. Партнеры из логистического бизнеса активно заключают сделки с недружественными государствами через свои юридические лица, например, в Польше, которые беспрепятственно могут совершать перевозки по Европе. То же самое касается стран Прибалтики, которые также активно помогают сторонним организациям и делают это абсолютно на законных основаниях.

Также компании были вынуждены менять основных поставщиков для своей продукции и искать альтернативы. Так компании, закупавшие сырье и материалы у европейских поставщиков, стараются перебазироваться на закупки в Азии. Основным минусом является качества сырья, так как европейские стандарты довольно сильно отличаются от тех же китайский. Тем не менее, это еще один вариант снизить влияние санкций на мир логистики и промышленности в целом. Также не малым важным фактором остаются трудности в банковской системе, которая неразрывно связана с логистикой и закупкой, многие компании вынуждены прибегнуть к оплате через третьи лица чтобы банально получить свой товар. На момент написания статьи с китайскими поставщиками возникают не меньше трудностей при переводе денежных средств, как и с европейскими.[5]

Маршруты логистические цепочки также претерпели серьезные изменения. Ни для кого не секрет, что большая часть товаров попадет на полки

российского рынка благодаря параллельному импорту. Значительным минусом является длина маршрута и скорость доставки. Например, маршрут из европейского направления до Санкт-Петербурга составлял около 10 транзитных дней. Сегодня же из-за очередного пакета санкций маршрут увеличился более чем до 30 дней, так как авто вынуждено ехать транзитом через Турцию и Казахстан. Конечно, многие компании прибегают к “серым перевозкам” и сомнительным схемам, что влечет за собой еще более большие риски по сравнению с полным таможенным оформлением. Так если компания идет по пути законного ввоза, то вынуждена претерпевать увеличенные сроки доставки и увеличение финансового цикла. [3]

Из предыдущего пункта вытекает следующее влияние: изменение стоимости логистики. Это стало настолько существенным при формировании бизнес модели компании, что теперь каждая компания пытается сократить и нивелировать последствия удорожания на свой конечный продукт будь это сфера услуг, трейдинг или производство. Так, например, из-за пандемии стоимость на логистические услуги также выросло. Теперь спустя время, можем с уверенностью сказать, что стоимость логистики в 2021 году была подвержена значительным колебаниям, в то время как прогнозы на 2025 год указывают на возможность снижения затрат благодаря технологическим изменениям и адаптации к новым условиям. [6] Однако политические и экономические факторы остаются важными переменными, которые могут повлиять на эти прогнозы.

Безусловно санкции оказывают значительное влияние на международную логистику, изменяя логистические цепочки, увеличивая затраты и требуя адаптации бизнес-стратегий. В условиях глобализации и взаимозависимости экономик, понимание этих процессов становится особенно важным для компаний, работающих на международных рынках.

Санкции, как инструмент международной политики, приводят к необходимости поиска альтернативных маршрутов и поставщиков, что, в свою очередь, увеличивает время доставки и стоимость логистических операций.

Данные ограничения могут кардинально изменить глобальные логистические цепочки, приводя к значительным потерям в торговле и необходимости пересмотра логистических стратегий.

Таким образом, осознание влияния санкций на логистику становится особенно актуальным для компаний, работающих на международных рынках. Адаптация к новым условиям, использование современных технологий и стратегий управления рисками являются ключевыми факторами для успешного функционирования в условиях санкционного давления. Хочется верить, что в скором будущем институт санкций, как таковой, будет пересмотрен в контексте глобализации и упрочнения международных экономических отношений, ведь тяжело быть союзником в чем-бы то ни было, когда у тебя связаны руки.

Список литературы:

1. Российский союз промышленников и предпринимателей [Электронный ресурс]: Результаты опроса «Последствия введения санкций для российского бизнеса» URL: <https://rspp.ru/activity/analytics/rezultaty-oprosa-posledstviya-vvedeniya-sanktsiy-dlya-rossiyskogo-biznesa/> (дата обращения: 24.02.2025).
2. Bob Prieto. Supply Chain Management and the Impacts of Tariffs and Trade Sanctions. 13.02. 2025. [Электронный ресурс]: URL:<https://www.naocon.org/wp-content/uploads/Supply-Chain-Management-and-the-Impacts-of-Tariffs-and-Trade-Sanctions.pdf>
3. Caterina Caramuta a, Alessia Grosso b, Giovanni Longo a,*Case Studies on Transport Policy [Электронный ресурс] : URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X23001402>
4. Покровская О. Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // Бюллетень результатов научных исследований. — 2022. — Вып. 1. — С. 80–94. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-1-80-94

5. Куренков П.В., Сафронова А.А., Герасимова Е.А., Харитонова М.Н. Влияние экономических санкций на транспортную логистику Российской Федерации // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2022. № 4. С. 83–93. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-4-83-93.

6. Росенко М.И. Международные морские грузоперевозки РФ в условиях санкций: правовые и политические аспекты вызовов и угроз // Право и государство: теория и практика. 2023. № 3(219). С. 57–61. [http://doi. 10.47643/18151337_2023_3_57](http://doi.org/10.47643/18151337_2023_3_57)