

DOI: 10.12731/2227-930X-2022-12-4-111-134

УДК 656.01: 338.47

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ЛОГИСТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В УСЛОВИЯХ ЗАПАДНЫХ САНКЦИЙ

*О.Д. Покровская, А.А. Воробьев, А.А. Мигров,
М.В. Шевердова, В.И. Ульяницкая, А.А.Власенский*

Цель – изучить тенденции эволюции транспортно-логистического рынка России под влиянием западных санкций с учетом конъюнктуры мировой экономики.

Методы проведения работы: аналитический, теории логистики, общей теории систем, маркетинга.

Результаты. В исследовании рассмотрены альтернативные логистические схемы доставки импортных товаров из США и стран ЕС в Россию. Установлены тенденции в построении новой архитектуры транспортной логистики.

Область применения результатов. Дана критическая оценка текущего состояния транспортно-логистического рынка РФ и установлены особенности его функционирования под влиянием шестого пакета западных санкций. Новизна заключается в определении перспектив, возможностей и угроз «быстрой перенастройки» архитектуры транспортно-логистических схем для России. Практическая значимость заключается в том, что принята попытка ответить на вопрос «Каким может стать сценарий по нивелированию триггерных эффектов от очередного пакета антироссийских санкций?». Установлено, что возможны следующие сценарии нивелирования триггерных эффектов: 1) интенсификация отечественного производства и его локализация внутри страны; 2) развитие транспортно-логистической инфраструктуры регионов на новых направлениях доставки; 3) преодоление дефицита порожних контейнеров, оптимизация ра-

боты погранпереходов, повышение эффективности взаимодействия видов транспорта; 4) развитие мультимодальных систем доставки в тесном сотрудничестве с зарубежными партнерами из Казахстана, Китая, Беларуси и др. 5) выход на новые рынки сбыта импортозависимых сфер экономики РФ; 6) государственное регулирование транспортно-логистического рынка. 7) «оживление» цепей поставок внутри страны.

Ключевые слова: транспортно-логистический рынок, логистическая система, антироссийские западные санкции, альтернативные логистические схемы, грузооборот, товародвижение, антиглобализм, геополитика.

ALTERNATIVE LOGISTICS OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE CONDITIONS OF WESTERN SANCTIONS

*O.D. Pokrovskaya, A.A. Vorob'ev, A.A. Migrov,
M.V. Sheverdova, V.I. Ul'yanskaya, A.A. Vlasensky*

Purpose. *The aim is to study the trends in the evolution of the transport and logistics market of Russia under the influence of Western sanctions, taking into account the conjuncture of the world economy.*

Methods of work: *analytical, logistics theory, general theory of systems, marketing.*

Results: *the study considers alternative logistics schemes for the delivery of imported goods from the USA and EU countries to Russia. Trends in the construction of a new architecture of transport logistics have been established. Scope of the results: A critical assessment of the current state of the transport and logistics market of the Russian Federation is given and the features of its functioning under the influence of the sixth package of Western sanctions are established. The novelty lies in determining the prospects, opportunities and threats of “rapid reconfiguration” of the architecture of transport and logistics schemes for Russia.*

The practical significance lies in the fact that an attempt has been made to answer the question “What could be the scenario for leveling the trigger effects of the next package of anti-Russian sanctions?”. It is established that the following scenarios of leveling trigger effects are possible: 1) intensification of domestic production and its localization within the country; 2) development of the transport and logistics infrastructure of the regions in new directions of delivery; 3) overcoming the shortage of empty containers, optimizing the work of border crossings, improving the efficiency of interaction of modes of transport; 4) development of multimodal delivery systems in close cooperation with foreign partners from Kazakhstan, China, Belarus and others . 5) entering new markets for import-dependent sectors of the Russian economy; 6) state regulation of the transport and logistics market. 7) the “revival” of supply chains within the country.

Keywords: *transport and logistics market; logistics system; anti-Russian Western sanctions; alternative logistics schemes; cargo turnover; commodity movement; anti-globalism; geopolitics*

Введение.

Российская логистика в условиях западных санкций

Санкции повлияли на бизнес-процессы практически по всем направлениям. Следует признать, что логистика Европы и Азии никогда не будет прежней.

В работе предпринята попытка ответить на вопрос «Каким может стать сценарий по нивелированию триггерных эффектов от очередного пакета антироссийских санкций?». Кроме того, дается критическая оценка текущего состояния транспортно-логистического рынка РФ и установлены особенности его функционирования под влиянием шестого пакета западных санкций. Определены перспективы, возможности и угрозы «быстрой перенастройки» архитектуры транспортно-логистических схем для Российской Федерации.

Генеральной целью исследования является анализ тенденций в эволюции транспортно-логистического рынка России под влиянием западных санкций с учетом конъюнктуры мировой экономики.

Как показывает позитивный опыт быстрой перенастройки логистических схем «в обход территории ЕС», которые демонстрируют гибкость и адаптивность современного бизнеса Индустрии 4.0, а также сохранение международной торговли в целом, то организовать доставку в Россию можно из любой точки мира. Санкционная политика стран Запада при этом стимулирует использование альтернативных путей и способов доставки товаров, что влияет на сроки и цену [24].

Всего в отношении России введено порядка 10128 ограничений, что является «мировым рекордом». Основная часть товаров, поступающих в РФ, оказалась под запретом. Только 10-15% товарного потока доступно отечественному рынку. Острота сложившейся ситуации заключается в доле импорта из США и ЕС в экономике России: только доля импорта из ЕС составляет не менее 36% товарооборота, это более 280 млрд долларов доходов, возместить которые, как считают эксперты, будет невозможно в течение даже ближайших пяти лет. Действительно, отечественная логистика сегодня встретила с небывалыми ограничениями, аналогов которым не было ни у одной страны мира. Так, например, в марте текущего 2022 года объем импорта в нашу страну снизился почти на 60%, прогнозируемое к концу года падение ожидается до 80%.

На транспортно-логистическом рынке России трендами стали рост транспортных тарифов, закрытие большинства маршрутов, уход иностранных компаний или приостановка их работы, экспортно-импортные ограничения на ряд товарных позиций, рост цен для конечного российского потребителя и беспрецедентно высокая транспортная составляющая в стоимости почти всех товарных групп. Следует полагать, что транспортно-логистическая сфера переживает сложнейшее время, время возможностей, определяемое «переделом» внутреннего и международного рынков [21].

Согласно исследованию, проведенному Центром макроэкономического анализа и прогнозирования, наиболее «пострадавшими» в результате антироссийских санкций сферами экономики РФ стали (с учетом зависимости от импорта), см. табл.1.

Таблица 1.

Перечень импортозависимых сфер экономики РФ

№ п/п	Сфера	Доля импорта, %
1	фармацевтическая	48,2
2	химическая	44,7
3	транспортное машиностроение	32,2
4	автомобильная	27
5	изготовление резиновых и пластмассовых изделий	26,8
6	бумажная	19,9
7	электротехническая	19,4

Большинство экспертов полагают, что транспортно-логистические, производственные и торговые компании, «ушедшие» с российского рынка, со временем заменят другие. РФ, в свою очередь, успешно нарастит свою долю в глобальной торговле. Это будет возможно за счет построения иной транспортной сети, которая перестанет зависеть от позиции европейских участников процесса перевозок [28].

Под давлением санкций активный поиск «окон возможностей» становится катализатором для отечественной логистики в части формирования альтернативных систем доставки. Так, например, на судоходном рынке уже создаются совместные предприятия с партнерами из дружественных стран для организации специализированных морских линий для перевозки исключительно российских грузов с точками транзитива в Турции и Марокко

Ключевой задачей становится поиск и выход на новые рынки сбыта, и построение альтернативных прежним логистических схем [22].

Все указанные тенденции нашли свое отражение и в научных исследованиях, посвященных особенностям трансформации современной логистики в новых геополитических условиях [1,2,6], а также анализирующих архитектуру управления логистической инфраструктурой под влиянием антиглобализма [3,4,5,7], цифровизации [12-15].

В исследованиях [8,11,18] показано, что на транспортно-логистическом рынке стремительно развиваются мультимодальные логистические системы доставки грузов, причем как во внешнеторговом, так

и во внутреннем сообщении. В свою очередь, современные условия переориентации грузопотоков и интеграции в системах доставки нескольких видов транспорта актуализируют и вопросы обеспечения рентабельности перевозок [9,10,27,30], и выбора транспортного коридора для перевозки экспортно-импортных грузов [17,20], и расположения элементов логистической инфраструктуры [25-26].

Вышеизложенное позволяет говорить об актуальности построения новых логистических схем, основанных на переносе «центров тяжести» на другие элементы логистической инфраструктуры, на взаимодействии в цепи поставок большего количества участников, а также на поиске новых форматов интеграции в перевозочном процессе двух и более видов транспорта. Указанные логистические схемы в настоящее время именуют «параллельными» или «альтернативными», поскольку они позволяют нивелировать триггерный эффект искусственной изоляции РФ и сохранить устойчивый внешнеторговый обмен с применением новых, альтернативных прежним, логистических схем. Их исследованию и посвящена данная работа.

Особенности «параллельной» («альтернативной») логистики

По мнению издания Forbes, Россия «пугающими темпами» формирует новую, уникальную транспортно-логистическую систему, которая будет значительно эффективнее существовавшей до февраля 2022 года.

«Обходные пути» санкций – это не «узкие горные тропы мелких контрабандистов» [23]. Современные логистические схемы, применяемые сегодня зарубежными партнерами для торговли с Россией в условиях новой геополитики, трансформировались до неузнаваемости маршрутов и способов, и приобрели черты усложненности, масштабности и максимальной эффективности. Можно заключить, что сложившаяся геополитическая обстановка и санкционные ограничения стали как для российской, так и для мировой логистики не только вызовом, но и драйвером к максимальной эффективности, прозрачности и цифровизации.

Возможности США и ЕС распространить свои запреты на весь мир и проконтролировать их исполнение – сокращаются. Уже сейчас наблюдается массовый «перенос» производственных мощностей с территории США и ЕС в третьи страны, включая РФ, взаиморасчеты по международным сделкам трансформируются в расчет в национальной валюте, криптовалюте, а также в локальных аналогах системы Swift. Так, в частности, Регламенты Совета ЕС, Министерства торговли США в феврале 2022 года запрещали поставки в Россию компьютерной техники, электроники, авионики, промышленного оборудования для военно-промышленного комплекса, авиастроения, судостроения, приборостроения. Однако, поскольку львиная доля этой номенклатуры товаров производится вовсе не на территории ЕС или США, а в странах Юго-Восточной Азии, то указанное ограничение не является определяющим.

Антироссийскую санкционную политику следует рассматривать как триггер и вместе с тем – как катализатор развития сотрудничества с азиатскими странами, а также – как стимул к наращиванию собственного производства и усилению провозных и пропускных мощностей отечественной транспортно-логистической инфраструктуры.

Становится очевидным, что в условиях наблюдаемого после февраля 2022 года перенаправления товаропотоков, необходимым является «оживление» цепей поставок внутри страны, т.е. эффективного и максимально дешевого перераспределения товаров на территории РФ. В настоящее время наблюдается рост спроса на продукцию российских компаний. Этот тренд заметен еще с санкций, введенных против нашей страны в 2014 году. Очевидно, что искусственное исключение и «уход» большинства зарубежных участников с российского рынка создает потенциальные ниши для полноценного импортозамещения в сегменте отечественных товаров и услуг [19].

Сложности в автомобильной доставке наблюдаются на границе с ЕС: территория стран Европы «закрыта» для автотранспорта с российскими номерами. Маршруты усложняются, предусматри-

вая либо «обход», либо организацию перецепки полуприцепов на территории Белоруссии.

Воздушные пути существенно ограничены при наличии возможности организовать доставку по воздушным коридорам «дружественных государств» (Армения, Узбекистан, Таджикистан и др.).

В морских портах сложности возникают при нежелании крупных контейнерных компаний работать с российским бизнесом. В результате товары, контейнеры, транспортные средства остаются «замороженными» в портах, а грузовладельцы вынуждены оплачивать хранение грузов в порту.

По мнению большинства экспертов, наиболее надежным вариантом логистической цепи по поставке товаров является железнодорожная перевозка по направлению Казахстана, Монголии и Китая.

Зарубежные участники процесса перевозки сегодня реализуют три ключевых трека в создании новых логистических схем:

«Казахстан»: членство страны ЕАЭС существенно упрощает документооборот, однако, ее транспортно-логистическая инфраструктура в полной мере не справляется с возросшими объемами перевозок.

«Грузия». По территории страны организована доставка товаров широко номенклатуры из Ирана, Азербайджана и ЕС. «Узким» местом всех логистических схем является ограниченная пропускная способность пограничной инфраструктуры.

«Турция». Страна-лидер по экспорту в Россию, является крупнейшей транзитной зоной для европейских и ближневосточных товаров. По ее территории организуются как автомобильные логистические маршруты по направлению Грузии, так и морские: по Черному морю до Новороссийска.

Вместе с тем, Россия не находится в полной изоляции. Авиаперевозки доступны из Китая, Гонконга, европейские товары также поступают в Россию по альтернативным логистическим цепям «в обход» прямых вариантов. Автомобильные перевозки доступны через объездные пути, на морском транспорте активно используется инфраструктура портов Черного или Каспийского морей, а также порты Дальнего Востока.

Сроки доставки стали трудно прогнозируемыми, они постоянно срываются и удлиняются. Однако, следует отметить, что не всегда это связано с искусственной блокадой Евросоюзом или США перевозок и поставок в Россию. Зачастую проблемы связаны с недостаточной пропускной способностью и грузоперерабатывающей мощностью новых, альтернативные логистических схем, инфраструктура которых просто не справляется с растущими потоками грузов и товаров.

Например, транспортно-логистическая инфраструктура китайской железной дороги не готова к столь динамично растущим грузооборотом. «Узкими местами» становятся и пограничные переходы в других регионах. Например, в Грузии, по территории которой теперь поступают в нашу страну товары из Турции и Европы.

В сложившихся условиях «нейтральные» страны «разрываются» между возможностью реализовать прибыль в обслуживании экспорта в Россию и вместе с тем – опасениями перед США. Это, в свою очередь, определяет желание, и, что более важно, возможность поиска альтернативных, компромиссных логистических схем.

Рассмотрим наиболее распространенные сегодня на рынке схемы так называемой **«альтернативной» или «параллельной» логистики.**

Антисанкционные меры, которые предприняло правительство Ирана показали успешность схем приобретения товаров через третьи страны. В настоящее время Иран многие товары, например, цифровые продукты, уже локализованно производит на территории своей страны.

Безусловно, усложнение логистической цепи за счет вынужденного включения в нее дополнительных посредников приводит к ее удорожанию. Вместе с тем, потребности критического импорта, который сложно заместить быстро, остаются в целом «покрытыми». Налажены новые альтернативные маршруты поставок через Турцию, Казахстан, Киргизию и страны Прибалтики, Азербайджан, Армению и Грузию. Такое явление на отечественном транспортно-логистическом рынке эксперты называют как «параллельная логистика».

Действительно, механизм параллельного импорта стимулирует генезис новой, так называемой «параллельной» логистики, поскольку направления, которые долгое время были основными, теперь не являются таковыми.

На рис. 1 показан вариант «белого импорта», когда с помощью официального дистрибьютора с гарантией оригинальности и постпродажного обслуживания товары поступают в страну. Недостатки такой схемы очевидны и заключаются в «одном поставщике», который получает ожидаемую ценовую монополию и ставит в зависимость от всех своих поставок других участников перевозочного процесса.

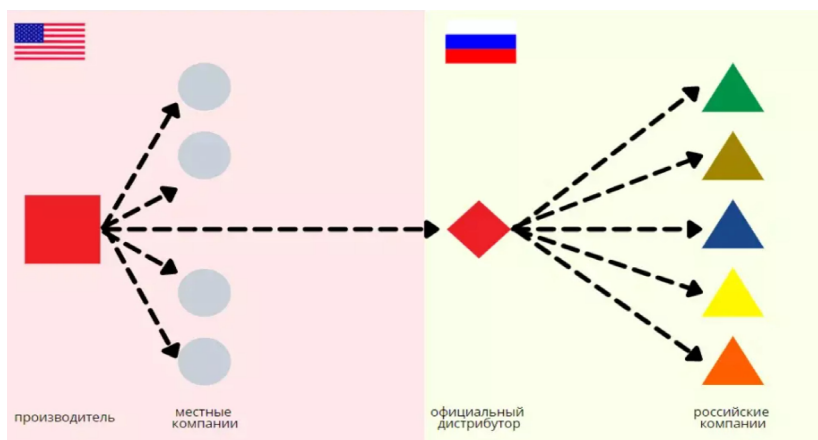


Рис. 1. Логистическая схема «белый импорт»
(составлено с использованием [29])

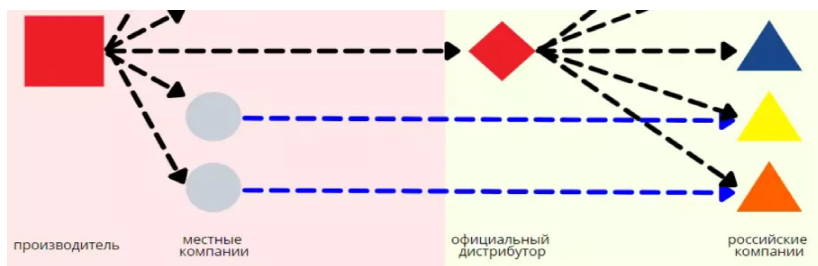


Рис. 2. Логистическая схема «серый импорт»
(составлено с использованием [29])

На рис.2 показан вариант «серого импорта» через «альтернативных поставщиков», при котором реализуется свободное ценообразование, отсутствует зависимость от поставщика, в том числе и по размеру каждой партии товара. То есть, уже нет зависимости от официального дилера по цене – присутствует конкуренция в ценообразовании, а также нет зависимости и по объемам поставок.

Рассмотрим варианты преодоления санкционных барьеров в логистике:

1) механизмы государственного регулирования – например, по опыту Ирана и Ирака: это могут быть разрешения на прямые встречные сделки или организация работы уполномоченных администраторов сделок, наиболее востребованным может стать направление поставок сырьевых товаров, что может «прорвать» санкционный барьер; или же заключение трехсторонних контрактов в части поставок зерна, топлива, металлов;

2) оспаривание санкций в ВТО или международных арбитражных судах по предмету искусственного «вывода» российского бизнеса из экспорта из-за внесения собственников в санкционные списки для продолжения работы по прямой схеме, без посредников;

3) параллельный импорт как модификация свойств товара третьей страной. Например, по опыту Испании, которая получала нефть из Казахстана под российским брендом «Urals» [16].

Анализ трендов транспортно-логистического рынка России

С февраля 2022 года экономическая санкционная война принимает тотальный характер. Транспортно-логистический рынок находится в беспрецедентном состоянии хаоса: торговля с Европой парализована санкциями, а доставка грузов обходными путями через Турцию или Китай – дорогая и долгая.

При Правительстве РФ функционирует штаб, который определяют новые маршруты движения грузов для ускорения инфраструктурного развития регионов, где появятся новые пути сообщения и мультимодальные логистические центры по обслуживанию альтернативных «быстро настраиваемых» схем доставки товаров.

Содействие РФ в построении альтернативных логистических схем могут полной мере оказать страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – Казахстан, Беларусь, Киргизия и Армения, на которые не распространяются санкции. Так, например, товары из Китая, которые не разрешены для продажи в России, могут поступать из Казахстана с растаможиванием на его территории.

Грузооборот российских портов к концу 2022 года может упасть вполовину. Это связано прежде всего с уходом крупнейших морских перевозчиков. На российских потребителях это отразится увеличением сроков доставки, сокращением ассортимента и ростом стоимости товаров, что связано с необходимостью для импортера закупать валюту в банках по курсу, более высокому, чем курс Банка России. К общему снижению грузопотока ведет, таким образом, и высокая волатильность курса валют. Это объясняется тем, что все участники современного транспортно-логистического рынка ищут альтернативные пути поставок грузов «в обход» ограничительных мер.

Снижение объема морских перевозок довольно существенно: так, с 1 марта 2022 года не принимают заказы на доставку контейнеров в Россию такие крупные компании-организаторы контейнерных перевозок, как «MSC», «СМА CGM» и «ONE», чья рыночная доля составляет порядка половины всего объема морских перевозок в РФ в сегменте импорта.

Сорваны поставки в Россию уже оплаченных импортных товаров, в том числе и не попавших под санкционный запрет, из стран Южной Азии, Африки и Южной Америки. В связи с отменой или перенаправлением импортных поставок в Россию, на отечественном рынке наблюдается дефицит порожних контейнеров для отправки экспортных грузов.

Безусловно, дополнительные «промежуточные звенья» в цепи поставок удорожают конечную стоимость товаров, но полностью прервать реэкспорт в Россию ЕС и США не в состоянии [23].

Уход с отечественного рынка крупных контейнерных компаний привел к разрыву сложившихся логистических цепей по направле-

нию, составу и мощности. Помимо обновления торговых связей, на отечественном рынке наблюдается «разворот» логистических маршрутов, проходящих по территории РФ, на Восток.

В условиях быстрой переориентации экспортно-импортных грузопотоков на порты Дальнего Востока, грузовладельцы выбирают перевозчиков из тех компаний, которые не отказываются принимать заявки на отправку и продолжают оказывать весь пакет услуг, прежде всего, это компании, готовые доставлять морем контейнеры в Россию (например, китайская компания COSCO (China Ocean Shipping)). К сожалению, наладить стабильные поставки до сих пор затруднительно, что связано с пролеганием основных маршрутов через транзитные порты в Европе. Это определяет необходимость полного изменения архитектуры логистических маршрутов.

Одним из альтернативных маршрутов сегодня становится транзитный маршрут из Владивостока в Пусан, Южная Корея. С учетом роста спрос на него южнокорейский порт перегружен, и транзит зачастую задерживается до трех недель. В целом, восточное направление в РФ всегда было перегружено. Для «расширки» Восточного полигона при увеличении мощности его загрузки, Холдинг «РЖД» был «докапитализирован» государством в сумме 250 млрд рублей из фондов ФНБ. Тенденцией становится стабильно растущая нагрузка на всю транспортно-логистическую инфраструктуру железных дорог, прежде всего – сухопутных пограничных переходов, а также дальневосточных и южных портов. Объем заявленных грузов сильно превышает пропускную способность. При этом немалая часть грузов идет в альтернативной логистической схеме через порт Новороссийск на экспортные рынки Турции, Египта и т.д.

По данным «Росморречфлот», в первые два месяца текущего 2022 г. грузооборот российских морских портов вырос на 6,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, это 136,7 млн тонн. Однако, уже к концу года объемы погрузки в балтийских и черноморских портах стремительно и существенно сокращаются. Резко сократился объем перевалки в портах при росте стоимо-

сти портовых услуг в 2,5 раза. Согласно аналитике, проведенной «РЖД Бизнес Актив», в январе 2022 г. перевозки по направлению «Запад» составили порядка 60%, «Восток» – 35%, «Юг» – порядка 5%. В марте это соотношение диаметрально изменилось и составило 46% «Запад» и 50% «Восток».

На рынке наблюдается определенный дефицит и даже, по мнению ряда экспертов, монополизм. Это определило стремительный рост ставок на морские перевозки. Сокращение судозаходов в порты России привело к переформатированию и расписания выходов судов. В итоге суда простаивают в ожидании погрузки контейнеров, загруженных экспортными товарами. При этом величина фрахтовых ставок поднялась до 55% (с недавних 15 %) с учетом пункта назначения экспортных товаров, причем на ряде направлений доставка в принципе оказалась невозможна. Таким образом, рынок морских перевозок, традиционно работающий по предложению грузовладельца, превратился в «рынок судовладельца».

Таким образом, в структуру транспортных потоков вмешался геополитический форс-мажор и стал как триггером, так и катализатором стремительного создания новых, альтернативных транспортно-логистических схем, приемлемых как для конечного потребителя европейских товаров, так и для их экспортера.

Заключение. Выводы

Таким образом, в работе рассмотрены альтернативные логистические схемы доставки импортных товаров из США и стран ЕС в Россию. Установлены тенденции в построении новой архитектуры транспортной логистики.

Каким может стать сценарий по нивелированию триггерных эффектов от очередного пакета антироссийских санкций? 1) Прежде всего, это интенсификация отечественного, внутреннего производства и его локализация внутри страны. Ориентиром ближайшего периода до 2 лет является импортозамещение для обеспечения технологического и инновационного суверенитета РФ. 2) Развитие транспортно-логистической инфраструкту-

ры регионов на новых, альтернативных прежним, направлениях доставки, для обслуживания переориентированных грузопотоков. В частности, создание мультимодальных логистических центров для «быстро настраиваемых» схем доставки товаров. 3) Нивелирование негативных эффектов санкций на внутреннем транспортном рынке: повышение пропускной способности перегруженных транспортных направлений внутри страны, преодоление дефицита порожних контейнеров, оптимизация работы погранпереходов, повышение эффективности взаимодействия видов транспорта в морских и сухопутных транспортных узлах. 4) Активное развитие мультимодальных систем доставки в тесном сотрудничестве с зарубежными партнерами из Казахстана, Китая, Беларуси и др. 5) Поиск и выход на новые рынки сбыта импортозависимых сфер экономики РФ. 6) Развитие механизмов государственного регулирования транспортно-логистического рынка. 7) «Оживление» цепей поставок внутри страны для эффективного и максимально дешевого перераспределения товаров на территории РФ.

Как показало проведенное исследование, антироссийскую санкционную политику для отечественной логистики можно рассматривать как драйвер к максимальной эффективности, прозрачности и цифровизации, как мощнейший триггер и вместе с тем – как катализатор развития сотрудничества с азиатскими странами.

Надо полагать, что у РФ для реального импортозамещения имеются и технологии, и инновации, и человеческий капитал. Для логистического сектора нашей страны – это период выживаемости, «естественного отбора». Антироссийские санкции требуют от всех игроков отечественного транспортно-логистического рынка отыскивать новых партнеров, поставщиков и потребителей, перестраивать логистические схемы, оптимизировать поставки, адаптировать доставку грузов и товаров под новые геополитические условия и формируемые востребованные направления, а также активно развивать «локализованное», собственное производство внутри страны, с включением в системы доставки участников внутрироссийского рынка.

Список литературы

1. Bayramov V., Rustamli N., Abbas G. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood // *International Economics*. 2020. Vol. 162, pp. 92-109. <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>
2. Cui Z., Fu X., Wang J., Qiang Y., Jiang Y., Long Z. How does COVID-19 pandemic impact cities' logistics performance? An evidence from China's highway freight transport // *Transport Policy*. Available online 4 March 2022. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.03.002>
3. He M. et al. Logistics space: A literature review from the sustainability perspective // *Sustainability*. 2018. T. 10. №. 8. С. 2815.
4. Mesjasz-Lech A., Włodarczyk A. The role of logistics infrastructure in development of sustainable road transport in Poland // *Research in Transportation Business & Management*. 2022. Vol. 44, 100841, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100841>
5. Trent N. M., Joubert J.W. Logistics sprawl and the change in freight transport activity: A comparison of three measurement methodologies // *Journal of Transport Geography* 2022. Vol. 101, 103350, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103350>
6. Rozin M., Ryabtsev V., Svechkarev V. Stereotypes of Transport Logistics in Geopolitical Analytics//*Transportation Research Procedia*. 2022. Vol. 61, pp. 285-288. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.047>
7. Zhuravleva N.A., Poliak M. Architecture of managing big data of mixed transportation of passengers in agglomerations // *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 8. Сер. "VIII International Scientific Conference Transport of Siberia 2020". 2020. С. 012055.
8. Баритко А.Л., Куренков П.В. Организация и технология внешне-торговых перевозок // *Железнодорожный транспорт*. 1998. № 8. С. 59-63.
9. Быкадоров С.А., Куренков П.В., Серкова А.В., Чиркова О.В. Анализ методов определения себестоимости грузовых перевозок // *Вестник транспорта*. 2014. № 3. С. 30-41.
10. Вакуленко С.П., Куренков П.В., Элларян А.С., Астафьев А.В., Сечкарёв А.А. Конкуренция между магистралями направления

- «Север - Юг» // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2016. № 9-2 (24). С. 23-30.
11. Горин В.С., Персианов В.А., Куренков П.В. и др. Научная мысль в развитии транспорта России: историческая ретроспектива, проблемные вопросы и стратегические ориентиры: Коллективная монография. Москва, 2019.
 12. Дроздова М.А. Международные санкции как средства регулирования мировой экономики // Инновационные подходы развития экономики и управления в XXI веке. Сборник трудов III Национальной научно-практической конференции. Федеральное агентство железнодорожного транспорта, ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020. С. 113-116.
 13. Дроздова М.А., Кравченко Л.А. Антиглобализм в контексте современного международного экономико-правового дискурса // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2020. Т. 1. № 3 (96). С. 247-253.
 14. Дроздова М.А., Кравченко Л.А., Панков Д.А. Цифровая экономика и инфляция в период пандемии // Инновационные подходы развития экономики и управления в XXI веке. Сборник трудов III Национальной научно-практической конференции. ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020. С. 11-14.
 15. Дроздова М.А., Фурсова Е.А. Цифровизация отрасли железнодорожных перевозок: проблемы и успехи // III Бетанкуровский международный инженерный форум. Сборник трудов. 2021. С. 119-121.
 16. Запретный плод: как западные страны наладили параллельный импорт российских товаров [Электронный ресурс]. <https://profile.ru/economy/zapretnyj-plod-kak-zapadnye-strany-naladili-parallelnyj-import-rossijskih-tovarov-1140893/>
 17. Кириченко А.В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем / Под ред. А.В. Кириченко. СПб. : Питер, 2004. 506 с.
 18. Куренков П.В., Сафронова А.А., Кахриманова Д.Г., Преображенский Д.А., Баженов Ю.М., Астафьев А.В. Синхромодальность, ко-модальность, а-модальность и тримодальность – важные со-

- ставляющие современной политранспортной логистики // Бюллетень ОСЖД. 2018. № 5-6. С. 37.
19. Логистика в условиях санкций 2022 [Электронный ресурс]. <https://logistics.ru/logistika-scm/logistika-v-usloviyakh-sankciy-2022>
 20. Маликов О.Б. Классификация и оценка критериев эффективности транспортного коридора / О.Б. Маликов, М.А. Зачек // Известия ПГУПС. 2008. № 3. С. 163-177.
 21. Международная логистика в России после санкций [Электронный ресурс]. <https://retail-loyalty.org/expert-forum/mezhdunarodnaya-logistika-v-rossii-posle-sanktsiy/>
 22. Непредсказуемая логистика эпохи перемен. Обзор. [Электронный ресурс]. <https://www.interfax.ru/business/835549>
 23. Обходные пути: Россия строит новую логистику, которая мир удивит [Электронный ресурс]. <https://svpressa.ru/economy/article/330530/>
 24. Петербургские компании меняют поставщиков налаживают новые схемы логистики в условиях санкций [Электронный ресурс]. <https://topspb.tv/news/2022/05/5/peterburgskie-kompanii-menyayut-postavshikov-i-nalazhivayut-novye-shemy-logistiki-v-usloviyah-sankcij/>
 25. Покровская О.Д. Логистические накопительно-распределительные центры как основа терминальной сети региона: монография. Новосибирск, 2012. 184 с.
 26. Покровская О.Д. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России // Инновационный транспорт. 2015. № 1 (15). С. 13-23.
 27. Полянский Ю.А., Куренков П.В. Топологическое моделирование взаимодействия хозяйств железной дороги // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. 2003. № 7. С. 8.
 28. Российским грузам ищут новые пути поставок [Электронный ресурс]. https://www.alt.ru/logistics_news/88424/
 29. Россия легализовала параллельный импорт – что это – узаконенное пиратство или расширение конкуренции поставщиков? [Электронный ресурс]. <https://vc.ru/trade/391940-rossiya-legalizovala->

parallelnyy-import-chto-eto-uzakonennoe-piratstvo-ili-rasshirenie-konkurencii-postavshchikov

30. Сафронова А.А., Рудакова Е.Н., Куренков П.В. и др. Формирование системы финансового менеджмента: теория, опыт, проблемы, перспективы: Коллективная монография. Москва, 2018. 228 с.

References

1. Bayramov V., Rustamli N., Abbas G. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood. *International Economics*, 2020, vol. 162, pp. 92-109. <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>
2. Cui Z., Fu X., Wang J., Qiang Y., Jiang Y., Long Z. How does COVID-19 pandemic impact cities' logistics performance? An evidence from China's highway freight transport. *Transport Policy*. Available online 4 March 2022. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.03.002>
3. He M. et al. Logistics space: A literature review from the sustainability perspective. *Sustainability*, 2018, vol. 10, no. 8, pp. 2815.
4. Mesjasz-Lech A., Włodarczyk A. The role of logistics infrastructure in development of sustainable road transport in Poland. *Research in Transportation Business & Management*, 2022, vol. 44, 100841, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100841>
5. Trent N. M., Joubert J.W. Logistics sprawl and the change in freight transport activity: A comparison of three measurement methodologies. *Journal of Transport Geography*, 2022, vol. 101, 103350, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103350>
6. Rozin M., Ryabtsev V., Svechkarev V. Stereotypes of Transport Logistics in Geopolitical Analytics. *Transportation Research Procedia*, 2022, vol. 61, pp. 285-288. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.047>
7. Zhuravleva N.A., Poliak M. Architecture of managing big data of mixed transportation of passengers in agglomerations. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 8. Ser. "VIII International Scientific Conference Transport of Siberia 2020", 2020, pp. 012055.
8. Baritko A.L., Kurenkov P.V. *Zheleznodorozhnyy transport*, 1998, no. 8, pp. 59-63.

9. Bykadorov S.A., Kurenkov P.V., Serkova A.V., Chirkova O.V. *Vestnik transporta*, 2014, no. 3, pp. 30-41.
10. Vakulenko S.P., Kurenkov P.V., Ellaryan A.S., Astaf'ev A.V., Sechkarev A.A. *Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii*, 2016, no. 9-2 (24), pp. 23-30.
11. Gorin V.S., Persianov V.A., Kurenkov P.V. et al. *Nauchnaya mysl' v razvitiy transporta Rossii: istoricheskaya retrospektiva, problemnye voprosy i strategicheskie orientiry: Kollektivnaya monografiya* [Scientific thought in the development of transport in Russia: historical retrospective, problematic issues and strategic guidelines: Collective monograph]. Moscow, 2019.
12. Drozdova M.A. *Innovatsionnye podkhody razvitiya ekonomiki i upravleniya v XXI veke. Sbornik trudov III Natsional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Innovative approaches to the development of economics and management in the XXI century. Proceedings of the III National Scientific and Practical Conference], 2020, pp. 113-116.
13. Drozdova M.A., Kravchenko L.A. *Vestnik Volzhskogo universiteta im. V.N. Tatishcheva*, 2020, vol. 1, no. 3 (96), pp. 247-253.
14. Drozdova M.A., Kravchenko L.A., Pankov D.A. *Innovatsionnye podkhody razvitiya ekonomiki i upravleniya v XXI veke. Sbornik trudov III Natsional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Innovative approaches to the development of economics and management in the XXI century. Proceedings of the III National Scientific and Practical Conference], 2020, pp. 11-14.
15. Drozdova M.A., Fursova E.A. *III Betankurovskiy mezhdunarodnyy inzhenernyy forum. Sbornik trudov* [III Betancourt International Engineering Forum. Collection of works], 2021, pp. 119-121.
16. Forbidden Fruit: How Western Countries Established Parallel Imports of Russian Goods. <https://profile.ru/economy/zapretnyj-plod-kak-zapadnye-strany-naladili-parallelnyj-import-rossijskih-tovarov-1140893/>
17. Kirichenko A.V. *Perevozka eksportno-importnykh грузов. Organizatsiya logisticheskikh sistem* [Transportation of export-import cargo. Organization of logistics systems] / ed. A.V. Kirichenko. SPb. : Piter, 2004, 506 p.

18. Kurenkov P.V., Safronova A.A., Kakhrimanova D.G., Preobrazhenskiy D.A., Bazhenov Yu.M., Astaf'ev A.V. *Byulleten' OSZhD*, 2018, no. 5-6, p. 37.
19. Logistics under sanctions 2022. <https://logistics.ru/logistika-scm/logistika-v-usloviyakh-sankciy-2022>
20. Malikov O.B., Zachek M.A. *Izvestiya PGUPS*, 2008, no. 3, pp. 163-177.
21. International logistics in Russia after sanctions. <https://retail-loyalty.org/expert-forum/mezhdunarodnaya-logistika-v-rossii-posle-sanktsiy/>
22. Unpredictable logistics of the era of change. Review. <https://www.interfax.ru/business/835549>
23. Detours: Russia is building a new logistics that will surprise the world. <https://svpressa.ru/economy/article/330530/>
24. St. Petersburg companies change suppliers, establish new logistics schemes under sanctions. <https://topspb.tv/news/2022/05/5/peterburgskie-kompanii-menyayut-postavshikov-i-nalazhivayut-novye-she-my-logistiki-v-usloviyah-sankcij/>
25. Pokrovskaya O.D. *Logisticheskie nakopitel'no-raspredelitel'nye tsenry kak osnova terminal'noy seti regiona: monografiya* [Logistic storage and distribution centers as the basis of the region's terminal network]. Novosibirsk, 2012, 184 p.
26. Pokrovskaya O.D. *Innovatsionnyy transport*, 2015, no. 1 (15), pp. 13-23.
27. Polyanskiy Yu.A., Kurenkov P.V. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. Nauchnyy informatsionnyy sbornik*, 2003, no. 7, p. 8.
28. Russian cargo is looking for new ways of supply. https://www.alt.ru/logistics_news/88424/
29. Russia has legalized parallel imports - what is it - legalized piracy or increased competition among suppliers?. <https://vc.ru/trade/391940-rossiya-legalizovala-parallelnyy-import-cto-eto-uzakonennoe-piratstvo-ili-rasshirenie-konkurencii-postavshchikov>
30. Safronova A.A., Rudakova E.N., Kurenkov P.V. et al. *Formirovanie sistemy finansovogo menedzhmenta: teoriya, opyt, problemy, perspektivy: Kollektivnaya monografiya* [Formation of financial management system: theory, experience, problems, prospects: Collective monograph]. Moscow, 2018, 228 p.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Покровская Оксана Дмитриевна, и.о. заведующего кафедрой «Управление эксплуатационной работой», профессор, доктор технических наук

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I

Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация

insight1986@inbox.ru

Воробьев Александр Алфеевич, заведующий кафедрой «Наземные транспортно-технологические комплексы», профессор, доктор технических наук

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I

Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация

Мигров Александр Алексеевич, старший преподаватель кафедры «Наземные транспортно-технологические комплексы»

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I

Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация

Шеврдова Мария Вячеславовна, аспирант 1-го курса кафедры «Управление эксплуатационной работой»

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I

Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация

Ульяницкая Виктория Игоревна, аспирант 1-го курса кафедры «Управление эксплуатационной работой»

*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация*

Власенский Артем Андреевич, соискатель кафедры «Управление эксплуатационной работой»
*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
Московский пр., 9, г. Санкт-Петербург, 190031, Российская Федерация*

DATA ABOUT THE AUTHORS

Oksana D. Pokrovskaya, Acting Head of the Department “Operational Work Management”, Professor, Doctor of Technical Sciences
*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
insight1986@inbox.ru
SPIN-code: 8252-2587
ORCID: 0000-0001-9793-0666
ResearcherID: AAH-4370-2019
Scopus Author ID: 57204690735*

Alexander A. Vorobyov, Head of the Department “Ground Transport and Technological Complexes”, Professor, Doctor of Technical Sciences
*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
SPIN-code: 2244-1699*

Alexander A. Migrov, Senior lecturer of the Department “Ground transport and technological complexes”
*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
SPIN-code: 7560-2776*

Maria V. Sheverdova, 1st-year postgraduate student of the Department of Operational Work Management

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
SPIN-code: 8748-8809*

Victoria I. Ulyanitskaya, 1st-year postgraduate student of the Department “Operational Work Management”

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation
SPIN-code: 7329-2935*

Artem A. Vlasensky, candidate of the department “Operational Work Management”

*Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
9, Moskovsky Ave., St. Petersburg, 190031, Russian Federation*

Поступила 27.10.2022

После рецензирования 15.11.2022

Принята 22.11.2022

Received 27.10.2022

Revised 15.11.2022

Accepted 22.11.2022