

Научная статья

УДК 338.47/338.1

DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2022-4/007-022>

Транспортно-логистический комплекс России на начальном этапе санкционных ограничений

Савалей Виктор Васильевич

Владивостокский государственный университет

Владивосток, Россия

***Аннотация.** Обострение геополитической ситуации в мире и ввод широкомасштабных санкций против России отразились на всех сферах национальной экономики, в частности на внешнеэкономическом звене и функционировании транспортно-логистического сектора. Формируемая в настоящее время принципиально новая конфигурация внешнеторговых грузопотоков превращает транспортно-логистический сервис в важнейшее стратегическое звено структурной перестройки национальной экономики. Анализ статистических данных за 2019–2021 гг. показывает, что отрасли транспортно-логистического комплекса к 2022 г. преодолели спад, спровоцированный пандемическим кризисом, и с учетом достаточно развитой транспортной инфраструктуры имели основания перейти к устойчивой динамике своего развития. Однако по итогам 1-го полугодия 2022 г. вследствие санкционных ограничений по большинству показателей развития морского и железнодорожного транспорта было зафиксировано падение. В статье по результатам анализа наметившихся негативных тенденций актуализированы проблемы и задачи реформирования транспортно-логистических маршрутов на дальневосточное направление. В этих целях предстоит сформировать вдоль Транссиба, а также в непосредственной близости от дальневосточных морских портов опорную сеть мультимодальных транспортно-логистических центров. Обоснован вывод о том, что разработанный правительством в оперативном режиме контрсанкционный механизм, основанный на развитии схем параллельного импорта, нуждается в дополнении мероприятиями по стимулированию и субсидированию проектов и программ модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, во внесении корректив в программно-стратегические документы по развитию транспортной системы страны.*

Ключевые слова: транспортно-логистический комплекс, морской транспорт, железнодорожный транспорт, контейнерные перевозки, санкционные ограничения, параллельный импорт.

Для цитирования: Савалей В.В. Транспортно-логистический комплекс России на начальном этапе санкционных ограничений // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета. 2022. Т. 14, № 4. С. 7–22. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2022-4/007-022>.

Original article

The transport and logistics complex of Russia at the first stage of sanctions re-strictions

Viktor V. Savaley

Vladivostok State University

Vladivostok, Russia

Abstract. *The aggravation of the geopolitical situation in the world and the introduction of large-scale sanctions against Russia affected all areas of the national economy. But the most tangible blow fell on the foreign economic link and the functioning of the transport and logistics sector. The fundamentally new configuration of foreign trade cargo flows that is currently being formed turns the transport and logistics service into the most important strategic link in the restructuring of the national economy. Analysis of statistical data for 2019–2021 shows that by 2022 the branches of the transport and logistics complex had overcome the recession provoked by the pandemic crisis and, relying on a sufficiently developed transport infrastructure, moved to a sustainable dynamics of their development. However, according to the results of the 1st half of 2022, due to sanctions restrictions, a drop was recorded in most indicators of the development of maritime and rail transport. In the article, based on the results of the analysis of emerging negative trends, the problems and tasks of reformatting transport and logistics routes to the Far East are updated. To this end, it is necessary to form a backbone network of multimodal transport and logistics centers along the Trans-Siberian Railway, as well as in the immediate vicinity of the Far Eastern seaports. The substantiated conclusion is that the counter-sanctions mechanism developed by the government on an operational basis, based on the development of parallel import schemes, needs to be supplemented by measures to stimulate and subsidize projects and programs for the modernization of transport and logistics infrastructure, and to make adjustments to the program and strategic documents for the development of the country's transport system.*

Keywords: *transport and logistics complex, maritime transport, rail transport, container transportation, sanctions restrictions, parallel imports.*

For citation: *Savaley V.V. The transport and logistics complex of Russia at the first stage of sanctions restrictions // The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University. 2022. Vol. 14, № 4. P. 7–22. DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2022-4/007-022>.*

Введение

Введение широкомасштабных санкций против России отразилось на всех сферах национальной экономики, в частности на внешнеэкономическом звене и функционировании транспортно-логистического сектора.

По оценкам ряда экспертов, прямые потери российского экспорта в Евросоюз и США могут составить по итогам 2022 г. примерно 130 млрд долл., если вести измерение в ценах 2021 г. Сокращение импорта вследствие ограничений на ввоз в Россию товаров и технологий «двойного назначения», самолетов и авиакомпонентов, продукции, способствующей укреплению военного потенциала России, и ряда других категорий товаров из ЕС и США оценивается в 10 млрд долл.

Дополнительные потери внешнеторгового оборота России вызовут также аналогичные санкции Великобритании, Канады, Японии и некоторых других стран, именуемых «недружественными».

Кроме прямых запретов на экспортно-импортные операции к негативным последствиям приведут и блокирующие санкции против ряда физических лиц, производственных и финансовых компаний. К этим потерям следует добавить ущерб от запретов на заходы российских судов в порты европейских стран, от ограничений на полеты воздушных судов над европейским пространством и на передвижение грузового автотранспорта.

Крайне неприятной особенностью стали действия многих частных иностранных компаний, которые по собственной инициативе стали уходить с российского рынка, проявляя этим солидарность с правительственными санкционными актами в отношении России.

Так, контейнерные перевозчики Maersk (Дания), MSC (Швейцария), НММ (Корея), СМА CGM Франция), ONE (Япония), Yang Ming (Тайвань) полностью приостановили свою работу в России. Между тем на их суммарную долю приходится 61 % мирового парка контейнеров. Кроме транспортных компаний российские грузы блокируют таможи в крупных портах Европы, в частности таможи в портах Амстердам и Антверпен в марте – июле 2022 г. отказывались оформлять грузы, предназначенные для России.

Еще один санкционный удар нанесли ведущие лизинговые компании мира, которые потребовали расторгнуть договоры по лизинговому обслуживанию своих авиалайнеров, численность которых составляет более 70% авиапарка нашей страны, и вернуть их лизингодателям.

Отечественный бизнес также несет дополнительные немалые издержки, обходя санкционные барьеры по финансовым расчетам и проводке импортных платежей, страхованию внешнеторговых контрактов, транспортных и лизинговых услуг.

Естественно, что Россия вынуждена предпринять меры по переориентации части экспортно-импортного потока на рынки дружественных азиатских государств (прежде всего, Китая и Индии). В дополнение к этому часть заблокированного импорта будет компенсирована применением «параллельных схем» ввоза товаров через третьи страны. Но, чтобы реализовать эти намерения, потребуется достаточно длительное время и существенная перенастройка транспортно-логистических маршрутов. Важную роль в этой трансформации предстоит сыграть восточному инфраструктурному полигону России.

В этих реалиях самое пристальное внимание должно будет уделено транспортно-логистическому комплексу (ТЛК) страны.

Транспортно-логистический комплекс является совокупностью транспортной и логистической инфраструктуры; выполняет функции транспортировки, хранения, распределения товаров, а также информационного и правового сопровождения товарных потоков. В современной действительности происходит трансформация транспортных предприятий из узкоспециализированных субъектов в логистические транспортные структуры, ведущие деятельность на макроуровне.

В научной литературе экономисты придерживаются единой позиции в том, что транспортно-логистическая сфера деятельности выполняет стратегическую

роль в эффективном функционировании национальной экономики [1, 6, 15]. В современных условиях развития глобальной рыночной экономики динамика транспортно-логистических услуг является одним из наиболее ярких индикаторов реального состояния дел в области общеэкономической конъюнктуры любого региона и государственного образования.

Для России с ее обширной территорией, большим разнообразием природно-климатических и экономико-географических условий, разным уровнем социально-экономического развития и специализацией производства в отдельных регионах формирование и развитие региональных транспортно-логистических центров имеют первостепенное значение. Их последующая интеграция с федеральными и международными логистическими системами должна способствовать вхождению России в мировое сообщество в качестве равноправного партнера [10]. Особую актуальность эта задача приобретает для Дальнего Востока России, в котором, как свидетельствует статистика, доля транспортно-логистических услуг в валовом внутреннем продукте более чем вдвое превышает средний показатель по стране.

Цель исследования – актуализировать роль транспортно-логистических отраслей в составе российской экономики в условиях широкомасштабных санкционных ограничений, выделить основные направления и первоочередные мероприятия российских властей по совершенствованию контрсанкционного механизма в сочетании с разработкой программ и проектов модернизации транспортно-логистической инфраструктуры восточных регионов страны.

Выполнение первой части поставленной цели достигается методами количественного анализа и обобщения статистической информации; выполнение второй части – методом контент-анализа современных публикаций экспертно-аналитического сообщества.

Основная часть

Динамика экономических показателей транспортно-логистического комплекса определяется экономической средой, формирующей спрос на услуги транспорта и логистики. Из таблицы 1 видно, что макроэкономическая среда в Российской Федерации в последние годы слабо благоприятствовала росту спроса на услуги транспортно-логистического комплекса:

- в 2020 г. произошло падение валового внутреннего продукта и инвестиций в основной капитал;
- заметно сократились доходы в бюджетной сфере, обусловившие формирование бюджетного дефицита как в 2020 г., так и в 2021 г.;
- отмечалось снижение удельного веса инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров.

Вместе с тем рост численности занятых в экономике и восстановление роста ВВП в 2021 г. позволили удержать спрос в услугах ТЛК на относительно стабильном уровне.

Таблица 1

Характеристика экономической среды развития транспортно-логистического комплекса РФ в 2019–2021 гг.

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абс. изм. за 3 года	Темп прироста за 3 года, %
Макроэкономические показатели					
ВВП, млрд руб.	91 596,7	89 138,9	93 239,3	1642,6	1,8
Численность занятых в экономике, млн чел.	73,7	74,9	75,1	1,4	1,9
ВВП на одного жителя, тыс. руб.	744,3	730,4	745,3	1	2,0
Инвестиции в основной капитал, млрд руб.	3308,7	3196,3	3707,7	399	12,10
Бюджетная сфера					
Доходы всего, трлн. руб.	20,2	18,6	18,8	-1,4	-6,9
Доля налоговых доходов, %	59,2	73,5	68,1	8,9	15,0
Доля неналоговых доходов, %	40,8	26,5	31,9	-8,9	-21,8
Профицит/дефицит бюджета, трлн руб.	1,9	-4,1	-2,75	-4,65	-244,7

Примечание: составлено по [12].

Этот вывод подтверждается данными, приведенными в табл. 2. Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспортировка и хранение» после падения до 6,25 трлн руб. в 2020 г. в минувшем 2021 г. заметно выросла, достигнув 7 трлн руб., превзойдя даже уровень двухлетней давности на 4,4%. Восстановились до уровня 2019 г. и даже чуть выше показатели грузооборота железнодорожного, автомобильного и водного видов транспорта. Однако показатели пассажирооборота в 2021 г. оставались ниже допандемического уровня, что объяснялось сохранявшимися ограничениями эпидемиологического характера.

Таблица 2

Характеристика масштабов деятельности транспортно-логистического комплекса РФ в 2019–2021 гг.

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абс. изм. за 3 года	Темп прироста за 3 года, %
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспортировка и хранение», млрд руб.	6705,9	6252,2	7002,5	296,6	4,40

Оконание табл.2

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абс. изм. за 3 года	Темп прироста за 3 года, %
Показатели грузооборота, всего, млрд т·км	5678	5401	5709	31	0,5
В том числе: железнодорожного транспорта	2602	2545	2656	54	2,1
автомобильного транспорта	275	272	285	10	3,6
авиационного транспорта	7,4	7,1	6,5	-0,9	-12,2
водного транспорта	107	107	113	6	5,6
магистрального транспорта	2686	2470	2647	-39	-1,5
Показатели пассажирооборота, всего, млрд пасс.-км	635,2	357,1	487,8	-147,4	-23,2
В том числе: железнодорожного транспорта	133,6	78,6	105,8	-27,8	-20,8
автомобильного транспорта	122,5	88,4	99,5	-23	-18,8
авиационного транспорта	323	153,5	229,2	-93,8	-29,0
водного транспорта	0,65	0,23	0,28	-0,37	-56,9

Примечание: составлено по [11].

Весной 2022 г. российская экономика вступила в новый этап своего развития, оказавшись под масштабным санкционным давлением, последствия которого для транспортно-логистического комплекса страны стали проявляться уже к середине года.

По данным Ассоциации морских портов, объемы перевалки грузов в российских морских портах снизились за первое полугодие 2022 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. на 0,5% – с 412 до 410,1 млн т (табл. 3), что, на первый взгляд, не критично. Однако анализ направлений перевозок показывает, что по линии внешнеторговых потоков падение было более существенным: перевалка экспортных грузов сократилась на 0,9%, импортных – на 10,6% [13]. И лишь увеличившиеся объемы каботажных перевозок (с 31,4 до 34,5 млн т) позволили избежать большего спада в морском грузообороте страны.

В номенклатуре сухогрузов в наибольшей степени сократились перевалки угля (на 4 млн т), зерна (на 1,8 млн т) и контейнеров (на 6,3 млн т). Неоднозначная картина наблюдалась в номенклатуре наливных грузов. Если грузооборот нефтепродуктов упал на 6,4 млн т, то объем перевалки нефти в морских портах вырос в 1-м полугодии 2022 г. на 13,8 млн т. Основной прирост пришелся на западные морские порты России, ориентированные в основном на европейский рынок, на котором уже в начале года остро ощущался дефицит углеводородного сырья, еще более «разогревшийся» с началом специальной военной операции на

Украине. Данное обстоятельство обусловило повышенную интенсивность отгрузок нефтегазовых ресурсов из морских портов Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов, в которых падение морского грузооборота в первом полугодии 2022 г. было незначительным и составило 0,2 и 0,6 % соответственно (табл. 3).

Таблица 3

Грузооборот морских портов России по бассейнам в 2021–2022 гг., млн т

Бассейн	1-е полугодие 2021 г.	1-е полугодие 2022 г.	1-е пол. 2022 г. к 1-му пол. 2021 г., %
Арктический	46,2	48,5	105,0
Балтийский	123,5	123,3	99,8
Азово-Черноморский	125,5	124,7	99,4
Каспийский	3,7	2,6	70,3
Дальневосточный	113,1	111,0	98,1
Всего	412,0	410,1	99,5

Примечание: составлено по [13].

Среди трех ведущих по наличию портовых мощностей регионов наибольший спад грузооборота в этот период произошел в Дальневосточном бассейне – с 113,1 до 111 млн т, или на 1,9%. Сокращение коснулось как сухогрузов, так и наливных грузов. В порту Ванино грузооборот упал на 3%, в Находкинском морском порту – на 13,1%, но при этом в портах «Восточный» и «Владивосток» грузооборот вырос, что обусловлено разной специализацией портов Дальневосточного бассейна.

Объем экспортных отгрузок нефтегазовых ресурсов в Дальневосточном бассейне был не столь существенным, как в западных морских портах, что объясняется ограниченными мощностями по доставке их к побережью и ориентацией дальневосточных морских портов на страны АТР, которые в меньшей степени, чем европейские страны, зависят от российских поставок углеводородов по морю.

Дальневосточные морские порты в этот период нарастили перевалку контейнерных грузов экспортно-импортного назначения, что объясняется начавшимся перераспределением грузопотока с западного направления на восточное. Ближайшие перспективы данной трансформации будут определяться слаженностью и сопряженностью морского и железнодорожного сервисов в рамках трансмодальных внешнеторговых перевозок. Уже к III кварталу 2022 г. доля дальневосточных морских портов в контейнерном обороте увеличилась с 40 до 70%. А это значит, что пропускная способность железнодорожных магистралей, ведущих к этим портам, становится ключевым фактором в осуществлении переориентации международных грузопотоков с запада на восток.

По данным ОАО «Российские железные дороги», за 6 месяцев 2022 г. погрузка на сети РЖД составила 614,9 млн т, а это на 2,8% меньше показателя аналогичного периода прошлого года.

Практически по всем грузам отмечена отрицательная динамика. Так, погрузка каменного угля составила 176,2 млн т – на 5% меньше, чем за 6 месяцев прошлого года. Погрузка всех видов руд за данный период текущего года была на 2,6% ниже, чем за январь – июнь 2021 г., и составила 67,5 млн т (табл. 4).

В процентном соотношении наибольший спад в погрузках на сети РЖД произошел в 2022 г. по товарным группам «лесные грузы» и «зерно» – на 17,6 и 14,6% соответственно. Главной причиной этому стали именно внешние санкционные ограничения как по поставкам товаров, так и по их логистике.

В то же время погрузка второго по объемам груза на сети РЖД – нефти и нефтепродуктов – оказалась на 0,4% больше, чем за первое полугодие 2021 г., и составила 107 млн т, что объясняется дефицитом энергоносителей в Европе и увеличением закупок в преддверии намеченного эмбарго на ввоз российской нефти.

Таблица 4

Объемы погрузки на сети РЖД, млн т

Товарная группа	1-е полугодие 2021 г.	1-е полугодие 2022 г.	1-е пол. 2022 г. к 1-му пол. 2021 г., %
Каменный уголь	185,5	176,2	95,0
Нефть и нефтепродукты	106,6	107,0	100,4
Строительные грузы	61,7	62,5	101,3
Руда	69,3	67,5	97,4
Черные металлы и лом	42,4	41,3	97,4
Удобрения	32,6	30,6	93,9
Лесные грузы	21,6	17,8	82,4
Пром. сырье и материалы	17,0	16,4	96,5
Цемент	12,2	11,8	96,7
Зерно	12,3	10,5	85,4
Химикаты и сода	12,2	12,0	98,4
Прочие	59,2	61,3	103,5
Всего	632,6	614,9	97,2

Примечание: составлено по [2].

Сложная ситуация складывалась в первой половине 2022 г. с контейнерными перевозками в стране. Количество перевезенных контейнеров по сети желез-

ных дорог России по итогам января – июня 2022 г. составило 3,19 млн TEU¹, что превысило уровень аналогичного периода 2021 г. на 1,5 %. Но этот рост был обеспечен линиями внутреннего сообщения, перевозки по которым увеличились на 5,1 %, составив 1,25 млн TEU, включая и порожние контейнеры. Экспортно-импортные контейнерные перевозки в этот период не росли. Не изменилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и количество груженых контейнеров, отправленных по всем видам сообщения, но совокупный полезный тоннаж грузов вырос все же на 1,9 %, до 31,8 млн т [3].

Наибольший прирост спроса в 1-м полугодии 2022 г. на контейнерные перевозки пришелся на такие товарные группы, как «химические и минеральные удобрения» (+90 %), «зерно» (+34,4 %), «строительные материалы» (+16,6 %), «рыба» (+40 %) и ряд продовольственных товаров.

Санкционные и транспортно-логистические ограничения повлияли на заметный спад перевозок таких товарных групп, как «автомобили и комплектующие» (-22,5 % к уровню предыдущего года), «цветные металлы» (-11,6 %), «метизы» (-8,2 %), «промышленные товары» (-6,8 %), «машины, станки, двигатели» (-3,4 %), «черные металлы» (-3,3 %).

Из приведенных в статье данных следует, что влияние санкционных ограничений на контейнерные перевозки в первые 6 месяцев 2022 г. пока не критическое. Сохранившаяся в некоторых секторах транспортных услуг положительная динамика в определенной мере была связана с отступлением коронавирусной пандемии и оживлением экономической активности в стране и мире. Но выход на устойчивый рост транспортно-логистического комплекса в ближайшей и среднесрочной перспективе представляется крайне проблематичным, если не принять решительные программные меры.

Преодоление кризисных ожиданий целиком зависит от того, насколько быстро будут сформированы альтернативные пути поставок грузов, найдены новые поставщики и грузоперевозчики, а также разработаны надежные способы оплаты импортных товаров. В этих процессах большие надежды возлагаются на диверсификацию сотрудничества с китайскими партнерами и на транспортную инфраструктуру пограничных с Китаем российских регионов и прежде всего Дальнего Востока. Но на этом пути еще немало трудностей.

Во-первых, предстоит понять возможности переориентации на китайские контейнерные линии. Сегодня на рынке Дальнего Востока они представлены компаниями «Huaxin», «SITC», «Sinotrans» и «Junan». Хотя очевидно, что они не смогут предоставить столь же высокий уровень сервиса, коммуникации с клиентами и отлаженными механизмами внутренней работы, как ушедшие с рынка мировые контейнерные бренды. Логистические операторы по максимуму пытаются использовать мощности российских грузоперевозчиков FESCO и SASCO, а также ждут появления на рынке и новых линий, но эти ожидания уже связаны со среднесрочной перспективой.

¹ TEU (от англ. *twenty-foot equivalent unit* – двадцатифутовый эквивалент, применяемый для исчисления количества контейнеров).

Во-вторых, возможное увеличение объемов авто- и железнодорожных перевозок между странами станет серьезным стресс-тестом для существующей инфраструктуры на российско-китайской границе. В 2020–2021 гг. из-за ковидных ограничений возникали серьезные проблемы с прохождением пограничного и таможенного контроля на дальневосточных пунктах пропуска. На территории Дальневосточного федерального округа функционируют 58 пунктов пропуска и по 25 из них предусмотрены мероприятия по модернизации, что свидетельствует о низком уровне технической и технологической оснащенности пограничной инфраструктуры. Далека от совершенства и организация этих работ: от финансирования до сдачи в эксплуатацию. По этим причинам Федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации на 2012–2021 гг.», в рамках которой осуществлялась реконструкция пунктов пропуска, была продлена до 2024 г.; выделено дополнительно 10 млрд руб. [14].

Все мероприятия по развитию транспортно-логистической инфраструктуры реализуются в рамках федеральных программ с пообъектной «привязкой» к конкретным территориям. И зачастую возникают сложности, связанные с территориальным планированием, корректировкой генеральных схем и планов развития районов, трудностями с поиском свободных земельных участков, сложностями инженерного обеспечения.

Нередко схемы территориального планирования и зонирования, генеральные планы городов разрабатываются без согласования с программными задачами развития транспортного комплекса. Поправки в эти документы вносятся после длительных рассмотрений претензий заинтересованных сторон. Приходится также учитывать отраслевую конкуренцию по размещению хозяйственных объектов на территории, когда на земельные участки, особенно прибрежные, претендуют организации транспортного, рыбопромышленного, строительного и туристического комплексов. Нередко новый проект встречает сопротивление местных жителей, экологических и других общественных организаций.

Реагируя на новые вызовы, российские власти предприняли ряд мер по расширению «узких мест» в регламентах таможенного, технического и иного контроля, касающегося внешнеэкономических операций. С принятием в апреле 2022 г. Закона № 92-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Правительство РФ получило полномочия оперативно корректировать регламенты внешнеторговой транспортной логистики в зависимости от складывающихся экономических обстоятельств [7] и этим правом воспользовалось.

Так, отменены надзорные ограничения по весу и габаритам транспортных средств, перевозящих через границу продукты и товары первой необходимости, что ускорило прохождение такого транспорта через многосторонние автомобильные пункты пропуска.

При строительстве нового морского порта или железнодорожной станции можно будет открывать новые пункты пропуска через госграницу ещё до полного завершения их строительства. Основное условие – сам порт, железнодорожная станция или ветка железнодорожной линии должны быть введены в эксплуатацию.

Ускоренный запуск пропускных пунктов через границу будет работать на расширение логистических каналов с дружественными странами.

Поправками в закон о таможенном регулировании снято ограничение с использования иностранных грузовых контейнеров, прибывших в РФ железнодорожными, морскими, речными и смешанными путями. Неограниченное использование иностранных контейнеров позволит обеспечить внутриэкономические потребности в ёмкостях для транспортировки грузов и смягчить проблему дефицита контейнеров после ухода с российского рынка ряда мировых перевозчиков.

Правительство получило право устанавливать особенности исполнения договоров лизинга в отношении воздушных, морских и речных судов и, в частности, менять при необходимости формального владельца судна на лицо, не включенное в санкционные списки. Это особенно актуально для судов, строившихся на российских верфях с участием лизинговых компаний и попавших в санкционные списки, что грозит им быть задержанными или арестованными в иностранных портах. Федеральным законом № 92-ФЗ ст. 6 Закона № 57-ФЗ «Об иностранных инвестициях» дополнена пунктом об отнесении водных перевозок грузов, вошедших в специальный перечень Правительства, к видам деятельности стратегического значения [8]. Согласно этой норме иностранные инвесторы не смогут влиять на деятельность компаний-перевозчиков.

Одним из звеньев контрсанкционной программы в России становится механизм параллельного импорта.

Минпромторг РФ в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 506 от 29.03.22 утвердил перечень товаров параллельного импорта по 50 категориям брендов, в отношении которых устанавливается международный принцип исчерпания прав на товарный знак в случае, когда продукция этих брендов продается в любой части мира [9]. Правительственный акт основан на решении Конституционного суда 2018 г., по которому власти могут отказать иностранным правообладателям в защите, если они поддерживают антироссийские санкции.

Этот подход позволяет упростить поставки товаров в РФ, в том числе из недружественных стран. Данное решение также может склонить иностранные компании, ушедшие или приостановившие деятельность в российской юрисдикции, вернуться, а поставщики импортной продукции могут сохранить свою логистику; в таком случае они будут исключены из списка, а их интеллектуальные права защищены.

Транспортные отечественные предприятия, используя предоставленные права, могут частично смягчить санкционные ограничения, сформировав новые цепочки поставок некоторых видов транспортных средств, оборудования, комплектующих, запчастей, электронных и измерительных устройств.

Механизм параллельного импорта способен частично компенсировать падение объемов морских контейнерных перевозок, но приходится учитывать и ряд проблем, сдерживающих его применение.

Существенным барьером могут стать и уже таковыми стали трудности оплаты за товары параллельного импорта. В настоящее время практически все платежи, идущие из России, блокируются американскими, английскими и евро-

пейскими банками. Банки других «недружественных стран» (например, Японии и Кореи) тщательно следят за соблюдением ограничений на поставку товаров двойного назначения. Но и банковские системы стран, официально не поддержавших санкции против России, крайне осторожно принимают к проводкам платежи российских компаний, опасаясь вторичных санкций «коллективного запада» за сотрудничество с подсанкционным государством. Выход из финансовой блокады состоит в открытии счетов российских импортеров в банках третьих стран, соблюдающих нейтралитет в противостоянии России и Запада.

Важную роль будут играть организационные решения, связанные с созданием в третьих странах совместных предприятий по налаживанию и сопровождению новых товарно-транспортных маршрутов, обеспечивающих параллельный импорт.

Усложнение финансовых и транспортно-логистических операций, безусловно, отразится на удорожании импорта не только оригинальных брендовых товаров, но и их аналогов. Для ряда импортных товаров, ввезенных в Россию по этой схеме, дополнительной проблемой станут гарантийное обслуживание и техническое сопровождение. Согласно Закону «О защите прав потребителей» техническую поддержку должен предоставлять импортер, продавец или производитель. Ясно, что участие производителя в данном случае исключается, возможности же импортера и продавца предоставить техническое и гарантийное обслуживание крайне малы. Эта особенность будет существенно ограничивать возможности транспортных предприятий по использованию механизма параллельного импорта для модернизации и переоснащения своих производственных фондов.

Следует также учитывать еще один ограничительный фактор при организации импорта через третьи страны. Некоторые из них в силу небольших размеров своих экономик (например, Казахстан, Армения) не смогут безболезненно и незаметно пропускать через свои юрисдикции большие товарные потоки в Россию, потому что это связано с риском, как и в случае с предоставлением банковских услуг, попадания в список стран, поддерживающих подсанкционное государство.

Как уже отмечалось, на фоне санкций западных стран прогнозируется переориентация товарного грузопотока на дальневосточное направление со значительным ростом импорта из стран АТР. В этой связи важное значение может иметь формирование вдоль Транссиба, а также в непосредственной близости от дальневосточных морских портов опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (ТЛЦ), что обеспечит оптимальное перераспределение контейнерного грузопотока, существенно смягчит логистические ограничения на сети РЖД, ускорит товародвижение, снизит транспортные издержки.

В задачи ТЛЦ входят обеспечение инфраструктурных условий организации регулярного контейнерного, контрейлерного и грузового скоростного сообщения в сочетании с сортировкой, фасовкой, упаковкой, маркировкой, комплектованием и доставкой смешанных заказов в торговые сети, а также предпродажная подготовка, проверка качества, управление запасами, крупноузловая сборка, обратная логистика и другие.

Планируется, что основные ТЛЦ будут работать по единым стандартам и терминально-складским технологиям, чтобы принимать и обрабатывать полносоставные поезда без разрыва состава, а также инновационный подвижной состав для интермодальных и скоростных перевозок грузов [4].

Сейчас в России действуют девять ТЛЦ: подмосковный «Белый Раст», которым владеет «дочка» ОАО «РЖД» «РЖД Логистика» (51 %) и китайская «Liaoning Port Group» (ранее – «Yingkou Port») (40 %), а также подконтрольные РЖД: ТЛЦ «Кунцево-2» (Москва), ТЛЦ «Тальцы» (Бурятия), ТЛЦ «Гродеково» и ТЛЦ «Первая Речка» (Приморский край), ТЛЦ «Хабаровск-2», ТЛЦ «Забайкальск», ТЛЦ «Юрьевец» (Владимирская область) и ТЛЦ «Сыктывкар» (Коми).

В ближайших планах – строительство еще 13 ТЛЦ. Так, АО «РЖД Бизнес Актив» планирует в 2023 и 2024 гг. начать строительство трех контейнерных терминалов: «Забайкальск» в Забайкальском крае, «Гродеково» в поселке Пограничном Приморского края и «Шушары» в Санкт-Петербурге. Еще четыре ТЛЦ проектирует ПАО «Трансконтейнер»: «Клещиха» в Новосибирске, «Седельниково» в Свердловской области, «Уфимский» в Башкирии и «Угловая» в Приморском крае [5]. Кроме того, ООО «ЕТТ» (Екатеринбург) планирует построить ТЛЦ «Уральский» в Свердловской области, ООО ФинИнвест – ТЛЦ «Артем» в Приморском крае и ТЛЦ «Хабаровский» в Хабаровском, новосибирская компания ООО «НТТ» – ТЛЦ «Сибирский» в Новосибирске, ООО «ФВ Приморский» – одноименный ТЛЦ в Приморском крае, ООО «ММЦ Усады» (Домодедово) – ТЛЦ «Усады» в Подмосковье.

Развитие опорной сети контейнерных ТЛЦ в крупных агломерациях Урала, Сибири и Дальнего Востока следует рассматривать как важнейшее направление обеспечения устойчивого функционирования контейнерных перевозок в условиях агрессивной внешней среды.

Для реализации этих планов необходимо расширить спектр государственной поддержки, предусмотрев, например, возможность компенсировать инвесторам транспортно-логистических центров часть затрат по инвестиционным кредитам посредством субсидий из бюджета.

В качестве еще одной из возможных мер поддержки могло бы стать внедрение механизма льготного кредитования с субсидированием части процентных платежей (увязать субсидии с ключевой ставкой Банка России, например, в размере 50 % от этой ставки).

Другая важная задача – продление как минимум до середины 2023 г. нулевой пошлины на закупаемые за рубежом контейнеры, дефицит которых оценивается в десятки тысяч единиц.

По всем подобным мероприятиям, связанным с развитием и модернизацией транспортно-логистической инфраструктуры на восточных территориях, предстоит наладить тесное инвестиционное сотрудничество бизнес-структур с региональными корпорациями развития. Последние должны принять на себя функции front-office федеральных властей в восточных регионах страны с обеспечением комплексной поддержки проектов модернизации транспортно-перегрузочных мощностей морских и приграничных сухопутных терминалов.

Заключение

В результате санкций стран «коллективного запада» против России в 2022 г. транспортно-логистическая отрасль страны столкнулась с большим количеством проблем, обусловленных высоким уровнем ее зависимости от иностранных партнеров. Парадигма экспортных приоритетов как необходимой предпосылки обеспечения бюджетно-финансовой устойчивости, стабильного курса национальной валюты, притока иностранных инвестиций и технологий уходит в прошлое. На смену приходит курс на стимулирование внутреннего спроса как основного фактора экономического роста и обеспечение технологического суверенитета. В этих принципиально новых условиях общеэкономической среды транспортно-логистический сервис превращается в важнейшее стратегическое звено структурной перестройки национальной экономики. Это предполагает оперативное внесение серьезных корректив в Транспортную стратегию РФ, Государственную программу «Развитие транспортной системы» и ряд национальных проектов, затрагивающих стратегически важные составляющие как отраслевого, так и пространственного аспектов развития страны.

Список источников

1. Астахова Е.В., Мартынюк М.Д., Ильиных Ю.Е. Коронакризисные изменения в сфере транспортно-логистической системы Приморья // Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2020. № 2. С. 38–47.
2. Грузы РЖД, 1 полугодие 2022: снижение почти по всем грузам URL: <https://seanews.ru/2022/07/01/ru-gruzy-rzhd-1-polugodie-2022-snizhenie-pochti-po-vsem-gruzam/>
3. Контейнерный отчет по итогам 1 полугодия 2022. URL: <https://infranews.ru/logistika/zheleznaaya-doroga/59899-perevozka-kontejnerov-po-seti-rzhd-v-i-polugodii-2022-goda-vyrosla-na-15/>
4. Кудрявцева Е. Терминалы ускорят доставку // Гудок. 2019. № 101 (26710).
5. Минтранс предложил помочь бизнесу перестроить логистику в условиях санкций // Официальный сайт Минтранс РФ. URL: https://www.alta.ru/logistics_news/89945/
6. Неруш Ю.М. Транспортная логистика: учебник. Люберцы: Юрайт, 2016. 351 с.
7. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 15 апреля 2022 г. № 92-ФЗ. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_414681/
8. О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства: Федеральный закон от 29.04.2008 № 57-ФЗ (в ред. от 16.04.2022) // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76660/
9. О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы: Постановление Правительства РФ от 29.03.2022 № 506. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_413173/
10. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа»: Постановление

- Правительства РФ от 15.04.2014 № 308 (ред. от 10.12.2021). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162190/
11. Основные показатели транспортной деятельности в России за 2019–2021 гг. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport/comments>
 12. Показатели национальных счетов России в 2014–2021 гг. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/accounts/publications>
 13. Показатели работы морских портов России за 1 полугодие 2022 года. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0>
 14. Реализация мероприятий федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации» (2012–2020 годы). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_138665/6ffe9f7964df045c0ac65ab29bd4adacffe2161d/
 15. Федоров Л.С. Транспортная логистика (логистический менеджмент на транспорте). Москва: Русайнс, 2017. 256 с.

References

1. Astakhova E.V., Martynyuk M.D., Ilinykh Y.E. Corona crisis changes in the transport and logistics system of Primorye. *The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*. 2020; (2): 38–47.
2. RZD cargo, 1H 2022: decline in almost all cargo. URL: <https://seanews.ru/2022/07/01/ru-gruzy-rzhd-1-polugodie-2022-snizhenie-pochti-po-vsem-gruzam/>
3. Container report for the 1st half of 2022. URL: <https://infranews.ru/logistika/zheleznyadoroga/59899-perevozka-kontejnerov-po-seti-rzhd-v-i-polugodii-2022-goda-vyrosla-na-15/>
4. Kudryavtseva E. Terminals will speed up delivery. *Gudok*. 2019; 101 (26710).
5. The Ministry of Transport offered to help businesses rebuild logistics in the face of sanctions. URL: https://www.alt.ru/logistics_news/89945/
6. Nerush Y.M. Transport logistics: textbook: Lyubertsy: Yurait; 2016. 351 p.
7. On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation: Federal Law of April 15, 2022 no. 92-FZ. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_414681/
8. On the procedure for making foreign investments in business entities of strategic importance for ensuring the defense of the country and the security of the state: Federal Law No. 57-FZ of April 29, 2008 (as amended on April 16, 2022). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76660/
9. On goods (groups of goods) in respect of which certain provisions of the Civil Code of the Russian Federation on the protection of exclusive rights to the results of intellectual activity expressed in such goods, and the means of individualization with which such goods are marked "cannot be applied": Decree of the Government of the Russian Federation dated March 29, 2022 No. 506. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_413173/
10. On approval of the state program of the Russian Federation “Socio-economic development of the Far Eastern Federal District”: Decree of the Government of the Russian Federation of April 15, 2014 no. 308 (as amended on December 10, 2021). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162190/
11. Key indicators of transport activity in Russia for 2019-2021. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport/comments>
12. Nerush Y.M. Transport logistics: Textbook: Lyubertsy: Yurait; 2016. 351 p.
13. Performance indicators of Russian seaports for the 1st half of 2022. URL: <https://www.morport.com/rus/content/statistika-0>

14. Implementation of the activities of the federal target program "State Border of the Russian Federation" (2012–2020). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_-138665/6ffe9f7964df045c0ac65ab29bd4adacffe2161d/
15. Fedorov L.S. Transport logistics (transport logistics management). Moscow: Rusins; 2017. 256 p.

Информация об авторе:

Савалей Виктор Васильевич, д-р экон. наук, профессор кафедры экономики и управления ВВГУ, г. Владивосток. E-mail: viktor.savaley@vvsu.ru. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7921-3188>

DOI: <https://doi.org/10.24866/VVSU/2949-1258/2022-4/007-022>

Дата поступления:
08.11.2022

Одобрена после рецензирования:
16.11.2022

Принята к публикации:
17.11.2022