



Влияние санкций на изменение международных логистических процессов

Лобода Д.Н., 4 курс, специальность «Таможенное дело»

РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия

Зыбенко С.В., к.э.н., доцент, доцент Базовой кафедры индустрии качества

РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия

Аннотация. Актуальность исследования текущего положения международной логистики и её дальнейшего развития обусловлена существующими вызовами, появившимися в следствии усиления санкционного давления со стороны стран ЕС в последние несколько лет, которые требуют быстрой реакции и адаптации от российской логистической отрасли.

Ключевые слова: логистика, влияние санкций на логистику, международная логистика, логистические маршруты, новые технологии, модернизация.

Impact of sanctions on changing international logistics processes

Loboda D.N., 4th year, specialty «Customs»

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Zybenko S.V., PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Basic Department of Quality Industry

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Annotation. The relevance of the study on the current situation of international logistics and its further development is due to the existing challenges arising from the increase in sanctions pressure by EU countries in the last few years, which require rapid reaction and adaptation from the Russian logistics industry.

Key words: logistics, impact of sanctions on logistics, international logistics, logistic routes, new technologies, modernization.

Ряд введенных с начала 2022 года ограничений стали ключевым фактором, который поспособствовал формированию нынешней «картины» в международной логистике России. Логистика имеет большой вес для экономики любого государства, так как именно она обеспечивает непрерывный поток товаров, услуг, которые в свою очередь является залогом стабильного внешнеэкономического развития государства.

Логистика, в Российской Федерации, как в государстве с большой территорией и климатическими условиями, которые довольно сильно разнятся, имеет высокое значение, однако первичный кризис, возникший как следствие пандемии и санкции, введенные в отношении России со стороны западных стран, значительно повлияли на логистические компании, принудив изменить направление и начать поиск новых путей решения для продолжения своей деятельности. С начала специальной военной операции (СВО) против России были введены санкции со стороны более 55 западных стран. Введенные запреты коснулись большинства сфер деятельности, также полностью изменив сложившуюся ситуацию в международных торговых отношениях государства.

В ответ на введенные антироссийские санкции были принят ряд мер, которые призваны оказать поддержку российскому бизнесу и экономике страны при усилившемся внешнем давлении. Введенные меры включают в себя ряд указов Президента, постановлений правительства и иных документов, которые направлены на ограничение вывоза из государства ввезенных ранее товаров и различного профессионального оборудования, которое было ранее ввезено на территорию России (медицинское оборудование, электронное оборудование, оборудование сельскохозяйственного назначения, иное, более 200 наименований), товаров двойного назначения, запрещенных к вывозу из страны в недружественные государства, утверждение списка недружественных государств. Такие меры способствуют улучшению сложившейся ситуации, оказывая поддержку российским производителям и компаниям, которые продолжают свою деятельность на территории государства.

Также важнейшим изменением, которое способствовало стабилизации сложившейся ситуации в различных сферах деятельности, стало подписание постановления легализирующее параллельный импорт — ввоз в государство товаров иностранного производства, на ввоз которых не было получено разрешение от правообладателей. Перечень таких товаров, с момента принятия, значительно изменился, многая продукция, к сегодняшнему дню, заменена на аналоговую, особенно данное положение касается косметических и парфюмерных товаров, которые не являются необходимыми на повсеместной основе.

Что касается транспортной сферы деятельности государства, то ограничения значительно повлияли на продажу коммуникационных технологий, работы российских судов и авиасообщения, заходов кораблей в порт, работы дорожных операторов, на ввоз транзитом на территорию ЕС товаров в полуприцепе или прицепе. Произошёл разрыв имеющихся логистических маршрутов и цепочек поставки товаров, что вынудило компаний осуществлять поиск новых путей и способов доставок грузов.

Было приостановлено партнёрство с несколькими крупными международными контейнерными операторами (таких как французские CGM и CMA), а стоимость услуг по перевозке грузов значительно выросла. Сложности с любого рода финансовыми операциями, повышение стоимости логистических операций, юридическая нестабильность, выраженная в стремительно меняющемся перечне взаимных ограничений, введении новых и отмене старых санкций и постановлений, способствовали диверсификации по рынкам, путям сбыта.

Сложившаяся политическая и экономическая ситуация поспособствовала изменению как международной, так и национальной логистики. Также тенденцией, имеющий значительный рост стоит назвать целенаправленное введение «Зелёной» логистики. В частности, попытки использовать более жёсткие экологические стандарты для уменьшения уровня выбросов парниковых газов, снижение количества углеродного следа, посредством

правильной утилизации упаковки. Наличие у компании политики «Зелёной» логистики повышает уровень конкурентоспособности предприятия на рынке, однако влечёт за собой увеличение финансовых затрат.

Несмотря на введённые антироссийские санкции, по данным ФТС РФ [2], размещённых на официальном сайте ФТС РФ, уровень внешнеторгового оборота растёт с каждым годом. Так, по итогам 2024 года внешнеторговый превысил 716 млрд долларов США. Однако значительно сменилось направление деятельности. На сегодняшний день Российская Федерация успешно развивает партнёрство со странами АТР. На окончание 2024 года ключевыми партнёрами России остаются страны Латинской Америки, Африки, Азии и Ближнего Востока. Половина товарооборота со странами Азии, более 35 процентов, приходится на Китай и составил в 2024 году 115,5 млрд долларов США, по данным ФТС РФ, размещённых на официальном сайте ФТС РФ.

Переориентация на страны АТР значительно изменила общую картину логистических маршрутов. Так, на сегодняшний день, глобальное развитие получают следующие логистические пути:

Железнодорожный маршрут, «Транссибирская магистраль», самый известный маршрут для железнодорожных перевозок, укрепляет свои позиции как полноценный логистический маршрут для национальной логистики и составная часть международных цепей поставок.

Второй маршрут, «Северный морской путь», протекает по северному побережью страны, являясь связующим звеном между европейской частью страны и Дальним востоком, набирает популярность благодаря увеличению навигационного периода вследствие климатических изменений.

Несмотря на ограничения и оказанное санкционное давление, транспортный коридор «Север – Юг» остаётся одним из крупнейших мультимодальных маршрутов, доска по которому не сбавляет своих темпов вот уже три года.

Прямое авиационное сообщение с Европой, на сегодняшний день закрыто, однако товародвижение продолжается и на сегодняшний день, через Турцию, которая стала своего рода «мостом» для стыковки государств.

Существующие на сегодняшний день ограничения, тенденции и факторы внешнего влияния все ещё требуют от компаний все большей гибкости и способности оперативно искать необходимые пути адаптации. Несмотря на существующие вызовы, международная логистика продолжит стремительно изменяться под воздействием внешнеполитических, геополитических, экономических и иных факторов.

Дальнейшее развитие будет осуществляться во взаимосвязи с существующими на сегодняшний день основными логистическими тенденциями. В частности, акцент на дальнейшее развитие международного транспортного коридора «Север – Юг», «Средний путь» и иных международных логистических коридоров. Следующим важнейшим этапом можно считать стремительный рост важности цифровизации и логистических платформ для отслеживания грузов, контроля хранения грузов и управление запасами. Стоит добавить дальнейшее развитие концепции «Зелёной логистики», выражающиеся в стремлении компаний снизить уровень углеродного следа, используя более экологически чистый транспорт, оптимизацию маршрутов и применение перерабатываемых материалов для упаковки.

Библиографический список:

1. Зыбенко С.В. Журнал «Экономика и финансы», статья «Применение IT -консалтинга в логистике», <https://www.elibrary.ru/contents.asp?id=83086022/>
2. Федеральная таможенная служба: [офиц. сайт]. URL: <https://customs.gov.ru/>
3. Альянс [Электронный ресурс] 1997-2024 <https://al-ns.ru/?ysclid=m4n4uarrg3904836755/>

References:

1. Zybenko, S.V., Economics and Finance Magazine, article «Application of IT Consulting in Logistics», <https://www.elibrary.ru/contents.asp?id=83086022/>
2. Federal Customs Service: [official website]. URL: <https://customs.gov.ru/>
3. Alliance [Electronic resource] 1997-2024 <https://al-ns.ru/?ysclid=m4n4uarrg3904836755/>

Для цитирования: Лобода Д.Н., Зыбенко С.В., Влияние санкций на изменение международных логистических процессов / Российский экономический интернет-журнал. – 2026. – № 1. URL:

© Лобода Д.Н., Зыбенко С.В., Российский экономический интернет-журнал 2026, № 1