

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И. о. зав. кафедрой
Ур В.В. Ульянова

«18» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограниче-
ний

Исполнитель
студент группы 937 ос1

Скоробогатько

(подпись, дата)

Д.В. Скоробогатько

Руководитель
доконт., к.т.н.

Бабкина

(подпись, дата)

Н.А. Бабкина

Нормоконтроль

Шпак

(подпись, дата)

О.В. Шпак

Рецензент

Новопашина

(подпись, дата)

Е.С. Новопашина

Благовещенск 2024


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

«17» января 2024 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Скоробогатько Дарьи Валентиновны

1. Тема дипломной работы (проекта): Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений

(утверждено приказом 17.01.2024 № 64-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 11.06.2024г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература,

научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, Федеральный закон

РФ № 289-ФЗ от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации», то-

варная номенклатура ЕАЭС, ЕТТ ТН ВЭД, официальные сайты.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические аспекты международных перевозок, сущность, цели и формы международных перевозок, в условиях санкционных ограничений.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) Дипломная работа содержит 96 с., 9 рисунков, 33 таблицы, 57 источников.

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания 17.01.2024г.

Руководитель дипломной работы (проекта): Бабкина Наталья Арсентьевна доцент, к.т.н.

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024г.



(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 96 страниц, 9 рисунков, 33 таблицы, 57 источников.

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ЭКСПОРТ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ,
ВЭД, САНКЦИИ, ИМПОРТ, ЛОГИСТИКА, СТАТИСТИКА

Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения и анализа проблем, связанных с организацией и осуществлением перевозок в данном контексте. Санкции, применяемые международными организациями или отдельными странами, влияют на международную торговлю и перемещение грузов, создавая ограничения и сложности для логистических компаний, экспортеров и импортеров.

Целью исследования является выявление основных аспектов и проблем, связанных с международными перевозками грузов в условиях санкционных ограничений, а также разработка рекомендаций и решений для их эффективной организации и выполнения.

Дипломная работа строится на основе: обобщения, наблюдения, систематизации, а также на анализе статистических данных в рамках статистического анализа внешней торговли.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы международных перевозок грузов	8
1.1 Сущность международных перевозок грузов	8
1.2 Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений	14
1.3 Анализ санкционных ограничений касающихся международных перевозок	22
1.4 Нормативно-правовое регулирование международных перевозок.	24
2 Анализ особенностей международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений	28
2.1 Анализ статистических показателей международных перевозок грузов до введения санкций	28
2.2 Анализ статистических показателей международных перевозок грузов в период 2019-2023гг.	35
2.3 Логистические маршруты международных перевозок в условиях санкционных ограничений	47
2.4 Анализ международных перевозок грузов на пунктах пропуска в России	53
3 Проблемы осуществления международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений	81
3.1 Выявление проблем осуществления международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений и обоснованные пути их решения	81
Заключение	85
Библиографический список	87
Приложение А	94

ВВЕДЕНИЕ

Экономическая структура любого государства предполагает реализацию внешнеэкономической деятельности. ВЭД предполагает реализацию успешной торговли, в частности, и посредством перемещения грузов через таможенную границу.

Таможенное регулирование грузовых грузоперевозок обычно делят на два вида: таможенный контроль транспорта, который перевозит товары, следующие за ними или возвращается после его выгрузки; таможенный контроль товаров. Таможенный контроль осуществляется как на постах, на маршруте следования и в местах доставки товаров, а также в пограничных пунктах пропуска.

На сегодняшний день вопросам таможенного контроля уделяется немало внимания со стороны государства. В большей степени именно повышению уровня эффективности таможенного контроля. Таможенный контроль относится к базовым понятиям в сфере регулирования таможенной деятельности, главным образом потому что он является одним из основных направлений функционирования таможенных органов России.

Глава 48 Таможенного кодекса ЕАЭС регулирует алгоритмы перемещения транспортных средств в процессе международных перевозок, временного ввоза транспортных средств на таможенную территорию и вывоза с нее, временного ввоза оборудования и запасных частей, а также таможенного декларирования всего выше перечисленного, а в общих положениях Кодекса дается ряд определений, касающихся международных перевозок, в частности средств транспорта.

Международной перевозкой признается перевозка, осуществляемая на том или ином виде транспорта, при которой место отправления и место назначения расположены: на территории двух или более государств; на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Продажа транспортных услуг или их покупка на мировом рынке означает участие транспорта в операциях невидимого экспорта или импорта. В отличие от продукции других отраслей народного хозяйства продукция транспорта не имеет вещественной формы, но материальна по своему характеру, так как в процессе перемещения затрачиваются материальные средства. В последнее время в связи с развитием интеграционных процессов во всем мире, в связи с укреплением экономических и торговых отношений все большее значение приобретает и развитие международных перевозок.

Целью исследования является выявление основных аспектов и проблем, связанных с международными перевозками грузов в условиях санкционных ограничений, а также разработка рекомендаций и решений для их эффективной организации и выполнения.

Задачи исследования включают:

- изучение законодательства и правил, регулирующих международные перевозки грузов в условиях санкций, с целью определения запретов, ограничений и требований, связанных с перемещением определенных товаров и грузов;
- анализ документации и сертификатов, необходимых для легального и безопасного осуществления международных перевозок грузов в рамках санкционных ограничений;
- исследование логистических аспектов и поиск альтернативных маршрутов, портов и транспортных средств для обеспечения непрерывности перевозок и обхода ограничений;
- оценка рисков и последствий нарушения санкций, а также изучение механизмов применения санкций в случае их нарушений;
- разработка рекомендаций и решений по эффективной организации международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений с учетом законодательных требований и логистических потребностей.

Предметом исследования являются процессы и проблемы, связанные с организацией и осуществлением международных перевозок грузов в условиях

санкционных ограничений, а также механизмы применения санкций и их влияние на международную торговлю и логистические операции.

Объектом исследования являются логистические системы и процессы, связанные с международными перевозками грузов, а также правовые и регуляторные аспекты, влияющие на организацию и осуществление таких перевозок в условиях санкционных ограничений.

Исследование строится на основе: обобщения, наблюдения, систематизации, а также на анализе статистических данных в рамках статистического анализа внешней торговли.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

1.1 Сущность международных перевозок грузов

Международные перевозки грузов – это процесс перемещения товаров и материалов из одной страны в другую с использованием различных видов транспорта. Они имеют стратегическое значение для мировой экономики, так как обеспечивают связь между производителями и потребителями со всего мира.

Сущность международных перевозок грузов состоит в обеспечении безопасного и своевременного перемещения товаров через границы между различными странами. В процессе международных перевозок важно соблюдать международные нормы и правила, осуществлять таможенные процедуры, а также обеспечивать доставку в соответствии с требованиями клиента¹.

Одним из ключевых аспектов международных перевозок грузов является логистика, которая охватывает планирование, организацию и управление процессом доставки товаров от отправителя к получателю. Логистика играет важную роль в обеспечении эффективности и надежности международных перевозок грузов, включая оптимальное использование транспортных ресурсов, оптимизацию маршрутов и минимизацию времени доставки.

В целом, международные перевозки грузов представляют собой комплексный и многоуровневый процесс, который требует сотрудничества и координации между различными участниками, такими как перевозчики, логистические компании, таможенные службы и клиенты. Они являются неотъемлемой частью мировой экономики и способствуют развитию торговли и обмену товарами между странами.

Международные перевозки грузов включают в себя все виды транспорта, которые используются для перемещения грузов между различными странами.

¹ Анистратова, А.В. Актуальные проблемы в области международных перевозок грузов в условиях 2022-2023 годов и формирование новых транспортных маршрутов. – 2023. – № 5-1 (80). – С. 147-152.

Это может включать автомобильные перевозки, железнодорожные перевозки, морские перевозки и авиаперевозки. Кроме того, международные перевозки грузов могут включать услуги таможенного оформления, хранения и страхования груза, а также организацию мультимодальных перевозок, когда груз доставляется с использованием нескольких видов транспорта.

Существует несколько разновидностей международных перевозок грузов. Рассмотрим их подробнее.

По способу транспортировки перевозки можно разделить на:

- 1) морские перевозки;
- 2) авиаперевозки;
- 3) железнодорожные перевозки;
- 4) дорожные (автомобильные) перевозки;
- 5) мультимодальные перевозки.

Так, морским транспортом грузы доставляются с использованием контейнеров или всемирных систем морских линий. Грузы могут быть перевезены на контейнерных судах, судах рефрижератора или судах для перевозки сыпучих грузов.

Данный вид транспортировки регулируется следующими НПА.

1. Конвенция о правилах Международного морского судоходства SOLAS (Международная Судоходная Линия) - регулирует безопасность судоходства на море.

2. Конвенция о контрактах между морскими перевозчиками и грузополучателями (Klaipėda Rules) - устанавливает правила для заключения контрактов между морскими перевозчиками и грузополучателями.

3. Конвенция о международных таможенных процедурах (Конвенция о таможенном транзите) - определяет процедуры для таможенного.

4. Конвенция о погрузке, стивировании и безопасности грузовых контейнеров (CSC) - устанавливает стандарты и правила для погрузки и транспортировки контейнеров.

5. Международное соглашение о морских перевозках опасных грузов (IMDG) - регулирует перевозку опасных грузов по морю.

Также грузы доставляются воздушным транспортом, что обеспечивает быструю доставку, но обычно более дорогостоящую. Этот вид перевозок часто используется для доставки дорогих и легко портящихся товаров, таких как ценные электронные компоненты или фармацевтические препараты.

Данный вид транспортировки регулируется следующими НПА.

1. Конвенция о правилах воздушного сообщения (Чикагская конвенция) от 1944 года - основной международный договор, устанавливающий правила и принципы воздушного сообщения.

2. Международные договоры и соглашения между государствами, регулирующие воздушные перевозки грузов, включая билатеральные и многосторонние договоры об открытом небе.

3. Национальное законодательство государств, регулирующее международные авиаперевозки грузов, такие как законы о воздушном транспорте и таможенные законы.

4. Международные стандарты и нормы, разработанные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), касающиеся безопасности авиаперевозок грузов, упаковки и маркировки грузов, а также таможенного контроля.

5. Соглашения и правила авиакомпаний и агентств, участвующих в транспортировке грузов по воздуху, такие как правила IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта).

По железнодорожным путям грузы перевозятся в контейнерах или вагонах. Этот вид перевозок чаще всего используется для доставки грузов внутри континентов или между соседними странами. Железнодорожные пути должны быть хорошо развиты и международные соглашения должны быть заключены для облегчения грузоперевозок.

Данный вид транспортировки регулируется следующими НПА.

1. Международная конвенция о перевозках грузов железнодорожным транспортом (СІМ) - универсальный договор, регламентирующий правила перевозки грузов по железной дороге в странах-участниках конвенции.

2. Международные соглашения по транспорту опасных грузов (RID) - документы, устанавливающие правила перевозок опасных грузов по железной дороге и обязательные меры безопасности.

3. Международные соглашения и конвенции о таможенном оформлении грузов, применяемых при международных железнодорожных перевозках.

4. Национальные законы и нормативные акты страны, через территорию которой осуществляются международные железнодорожные перевозки грузов.

5. Договоры и коммерческие соглашения между железнодорожными компаниями, регламентирующие взаимодействие и условия перевозок грузов.

Грузы доставляются автотранспортом по дорогам. Это самый гибкий и доступный вид перевозок. Они часто используются для международных перевозок небольших грузов или для доставки товаров в удаленные или отдаленные районы. Регулируется данный вид перевозок Конвенцией о международных автомобильных перевозках (КАП) 1956 года; Международным соглашением о грузовых перевозках (ТИР-Соглашение); Соглашением о международных автомобильных перевозках (СМАП); Правилами подписания перевозочных документов (СМР-Конвенция); Особыми условиями перевозки опасных грузов (ADR-Соглашение).

Грузы доставляются с использованием нескольких видов транспорта (мультимодальные грузоперевозки), например, сначала морским, а затем автотранспортом. Для каждого вида транспорта используются нормативно-правовые акты согласно виду.

Характер груза можно выделить:

- 1) сухие грузы;
- 2) наливные грузы;
- 3) рефрижерированные грузы.

Так, сухой груз – это любой груз, кроме наливного: незерновые навалочные (руда, рудные концентраты, уголь, строительные материалы, соль, сахар-сырец, зерно и т.д.), зерновые навалочные, лесные грузы. По степени обработки, а также условиям перевозки и хранения все лесные грузы делятся на три группы: круглые лесоматериалы, пиломатериалы и шпалы, изделия из древесины).

Перевозка сухих регулируется Гражданским кодексом Российской Федерации; Федеральным законом «О перевозках опасных грузов» № 68-ФЗ (данный закон устанавливает правила и требования к перевозке опасных грузов, включая сухие вещества, в целях обеспечения безопасности и минимизации рисков); Правилами перевозки грузов (они устанавливаются внутренними документами перевозчика и регламентируют особенности перевозки сухих грузов, включая условия упаковки, маркировки, хранения и т.д.); Международными соглашениями и конвенциями (в зависимости от международных перевозок сухих грузов применяются соответствующие международные нормы, такие как Конвенция о договорах международной автомобильной перевозки грузов (CMR) и другие; а также нормативно-техническими документами (они устанавливают требования к упаковке, маркировке, хранению и перевозке сухих грузов, например, стандарты ГОСТ).

К наливным грузам относят нефтегрузы, жиры, химические грузы, сжиженные газы. Перевозка данных грузов регулируется следующими НПА.

1. Федеральный закон "О безопасности транспорта": Этот закон устанавливает общие принципы и требования по обеспечению безопасности перевозок на различных видах транспорта, включая перевозку жидких грузов.

2. Правила перевозок опасных грузов: Перевозка опасных жидких грузов регулируется специальными правилами, которые включают требования к классификации опасных веществ, их упаковке, маркировке, хранению и перевозке.

3. ГОСТы и технические регламенты: Существуют стандарты и нормативы, устанавливающие требования к перевозке жидких грузов, включая ГОСТы

на транспортировку нефтепродуктов, химических веществ и других жидких материалов.

4. Международные соглашения: Для международных перевозок жидких грузов также применяются международные соглашения, регулирующие безопасность и условия транспортировки определенных типов грузов.

5. Положения о перевозке жидких грузов: Внутренние положения перевозчиков и экспедиторов также содержат правила и требования к перевозке жидких грузов на различных этапах логистического процесса.

Рефрижерированные грузы – это грузы, такие как продукты питания или медицинские препараты, требующие специальных условий транспортировки. Перевозка таких грузов регламентируется следующими НПА:

1. Федеральный закон «О безопасности автомобильного транспорта». Данный закон устанавливает общие нормы безопасности для автомобильных перевозок, включая требования к перевозке рефрижерированных грузов.

2. Положения о перевозке грузов транспортными средствами. Согласно положению, внутренние документы перевозчиков должны содержать правила и регламенты, касающиеся перевозки рефрижерированных грузов, включая требования к оборудованию, температурному режиму, контролю качества и другим аспектам.

3. ГОСТы и нормативы. Существуют стандарты и технические регламенты, регулирующие хранение и транспортировку рефрижерированных грузов, например, ГОСТы, устанавливающие требования к температурному режиму, упаковке, маркировке и др.

4. Для международных перевозок рефрижерированных грузов применяются международные соглашения, устанавливающие стандарты и требования к перевозке таких грузов.

5. При перевозке рефрижерированных грузов важно соблюдать санитарные нормы и требования, чтобы обеспечить сохранность и безопасность продуктов в процессе транспортировки.

По расстоянию и пункте отправления/назначения выделяют внутренние перевозки (регулируются национальным законодательством, Гражданским кодексом РФ, Законами, Постановлениями, Распоряжениями и др.) и международные перевозки (регулируются международными конвенциями, соглашениями и др.).

По особенностям доставки можно выделить срочные перевозки, когда должен быть доставлен в сжатые сроки, и регулярные перевозки, когда груз периодически перевозится между определенными пунктами. Нормативно-правовое регулирование зависит от выбранного транспорта для перевозки грузов. Место назначения также влияет на выбор нормативно-правовых актов.

Цель данной документации состоит в обеспечении безопасности и надежности международных перевозок грузов, а также защите интересов всех сторон: отправителя, получателя и перевозчика. Ее наличие также позволяет избежать возможных конфликтов и споров в процессе перевозки.

Национальные законы и правила также играют важную роль в регулировании международных перевозок грузов, так как они могут содержать дополнительные требования и нормы, которые должны соблюдаться при международных перевозках. Кроме того, таможенные законы и правила каждой страны имеют прямое отношение к международным перевозкам грузов, так как определяются процедуры импорта и экспорта, уплату таможенных пошлин и налогов, а также контроль за перемещением товаров через границу.

Таким образом, нормативно-правовые акты, регулирующие международные перевозки грузов, являются важным и неотъемлемым компонентом для обеспечения безопасности, эффективности и законности международной торговли и транспортировки грузов по всему миру.

1.2 Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений

Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений являются сложной задачей, которая требует особого внимания и соблюдения международных правил и регулирований.

Санкции являются инструментом внешней политики, применяемым странами или группами стран для оказания давления на другие государства или организации. Они могут включать запреты на экспорт или импорт определенных товаров, запреты на предоставление финансовых услуг, а также ограничения на перемещение грузов через определенные территории или транспортные маршруты. Помимо логистики, компании сталкиваются с другими санкционными трудностями. Вот какие отмечают предприниматели. Сложности с оплатой партнерам-иностранцам и международным перевозчикам из-за санкций в финансовой сфере. Отказ некоторых зарубежных партнеров работать с российскими предпринимателями. Введение новых пошлин для российских экспортеров в некоторых странах.²

Таблица 1 – Этапы санкционных ограничений в период 2010-2024 гг.

Этап	Временной период	Характеристика
1	До санкционный период 2010-2013гг.	<p>В период с 2010 по 2013 годы международные перевозки грузов России с другими странами имели свои особенности. На тот момент Россия активно участвовала в мировой торговле, осуществляя перевозки разнообразных товаров по различным направлениям.</p> <p>Основные торговые партнеры России в этот период включали страны Европы, Азии, а также страны СНГ. С учетом близости к России, к морским портам Балтийского и Черного морей, значительный объем грузов осуществлялся через морские пути.</p> <p>Также важную роль играли железнодорожные перевозки, особенно с учетом стратегического положения России на стыке Востока и Запада. Благодаря железнодорожным магистралям Россия обеспечивала транспортировку грузов во множество различных стран.</p> <p>Кроме того, в этот период Россия активно развивала и расширяла сеть автомобильных дорог и автотрасс, что также способствовало развитию международных грузоперевозок.</p>
2	Начальный этап введения санкционных ограничений 2014-2021 гг.	<p>2014 год – введение первого пакета санкций стран против Российской Федерации.</p> <p>Отношения РФ и западных стран ухудшились в 2014 году в связи ситуацией на Украине и вокруг Крыма. Запад, обвинив Россию во вмешательстве, ввел против нее санкции.</p> <p>Санкции вводят такие страны как: ЕС, Канада, Швейцария, США, Черногория, Исландия, Албания, Норвегия и Украина, Япония. Санкции, введенные против банков РФ и сырьевых компаний.</p> <p>2015 год к санкциям против РФ присоединилась Австралия.</p> <p>Из-за санкций США две международные платежные системы — Visa и MasterCard — приняли решение приостановить обслуживание карт российских банков, работающих на территории Крыма.</p>

² Анистратова, А.В. Актуальные проблемы в области международных перевозок грузов в условиях 2022-2023 годов и формирование новых транспортных маршрутов. – 2023. – № 5-1 (80). – С. 147-152.

Этап	Временной период	Характеристика
		2016-2021 гг. продление вступивших в силу пакетов санкций, обновление списков.
3	Период усиленно-го введения санкций 2022-2024гг.	<p>В связи с признанием Россией Донецкой и Луганской народных республик (ДНР и ЛНР) и началом специальной военной операции (СВО) России на Украине США резко усилили санкционное давление на РФ. 21 февраля 2022 года Вашингтон ввел санкции в отношении народных республик, 22 февраля - ограничения против российского суверенного долга, а также ВЭБ и Промсвязьбанка.</p> <p>Были введены ограничительные меры на поставки оборудования для добычи нефти и газа, и запрет на импорт энергоносителей из России. Ужесточены меры экспортного контроля в отношении российской атомной, нефтегазовой, металлургической, судостроительной и авиационной промышленности, строительного сектора, различного электрооборудования.</p> <p>В последних пакетах санкций ужесточение касалось в основном структур, связанных с оборонно-промышленным комплексом (ОПК) и Вооруженными силами России, а также международных финансовых институтов, которые, по мнению Вашингтона, осуществляют транзакции в интересах ОПК РФ.</p> <p>Запрет на импорт из России в страны, которые ввели санкции против России. Запрет на вход в акваторию.</p> <p>Введение новых санкций, запрещающих провоз товаров из России через третьи страны.</p>

Ряд экономических мер, направленных на повышение эффективности уже введенных мер и устранение путей их обхода, например: общий запрет на участие российских компаний в госзакупках во всех странах ЕС, исключение любой финансовой поддержки российских государственных органов, расширенный запрет на вклады в криптокошельки, запрет на продажи России и Беларуси банкнот и обращаемых ценных бумаг, деноминированных в официальных валютах стран ЕС, а также запрет таких продаж любым физическим или юридическим лицам, организациям и органам в России и Беларуси. Кроме того, Совет решил ввести санкции против компаний, продукты и технологии которых играют определенную роль во вторжении, против крупнейших олигархов и бизнесменов, высокопоставленных кремлевских чиновников; против лиц, занимающихся дезинформацией и информационными манипуляциями и систематиче-

ски распространяющих кремлевские сообщения о российской военной агрессии в Украине; а также против членов семей уже подпавших под санкции лиц, чтобы избежать обхода санкций ЕС. Помимо этого, введен полный запрет на операции с четырьмя крупнейшими российскими банками, на долю которых приходится 23 % российского банковского сектора. После отключения от системы SWIFT их активы будут заморожены, и они таким образом будут полностью отрезаны от рынков ЕС.³

21 июня 2023 года постпреды Евросоюза согласовали 11-й пакет санкций в отношении России. Основной фокус новых ограничений — на противодействие обходу ранее введенных санкций, поэтому в пакете есть меры не только против российского бизнеса, но и против компаний из других стран.⁴

И ЕС, и США в 2023 году взяли курс на контроль исполнения ограничительных мер, которые были приняты в 2022 году. 11-й пакет — это пакет, направленный не только на Россию, но и на другие страны, которые с Россией сотрудничают. Он будет минимизировать риски обхода санкций через третьи страны. Теперь обходить санкции будет сложнее и это приведет к удорожанию импорта, а в некоторых случаях – к полной невозможности поставки отдельных товарных позиций⁵.

Среди мер, принятых Евросоюзом: ужесточение запрета на импорт из России железа и стали. Сам запрет был достаточно давно введен, но в 11-м пакете импортеры европейские будут обязаны предоставлять в соответствующие ведомства информацию о том, что товары не были импортированы из России. Речь идет о требовании к европейским импортерам предоставлять доказательства того, что продукция, переработанная в третьих странах и ввозимая в ЕС, не содержит в качестве сырья российские черные металлы.

³ Анистратова, А.В. Актуальные проблемы в области международных перевозок грузов в условиях 2022-2023 годов и формирование новых транспортных маршрутов. – 2023. – № 5-1 (80). – С. 147-152.

⁴ Кожикина, А.О. Тенденции развития международных перевозок с 2022 года по сегодняшний день / Транспорт. Перевозки. – 2023. – № 12. – С. 29-36.

⁵ Кожикина, А.О. Тенденции развития международных перевозок с 2022 года по сегодняшний день / Транспорт. Перевозки. – 2023. – № 12. – С. 29-36.

Вместе с китайскими компаниями новые ограничения затронут 87 юридических лиц из разных стран: из Армении, Ирана, Китая, ОАЭ, России, Сирии и Узбекистана, которые, по версии ЕС, нарушали ранее введенные санкции.

Кроме этого, ЕС еще в рамках 11-го пакета санкций запретил транзит через территорию России товаров и технологий двойного назначения, экспортируемых из Европы в третьи страны. Речь идет о продукции для СНГ — теперь эти страны будут вынуждены искать новые морские и наземные пути доставки.

В целях дальнейшей минимизации риска обхода санкций 11-й пакет запрещает транзит через территорию России большего количества товаров и технологий, которые могут способствовать развитию военно-технического комплекса России, а также товаров и технологий, пригодных для использования в авиационной или космической промышленности, экспортируемых из ЕС в третьи страны.

Европейские власти также распространили запрет на перевозку грузов в ЕС автомобильным транспортом, введенный еще в апреле 2022 года, на прицепы и полуприцепы, зарегистрированные в России, в том числе при перевозке грузовыми автомобилями, зарегистрированными за пределами России.

Кроме того, Евросоюз с 24 июля 2022 года запретил заходы в свои порты и шлюзы любым судам, осуществляющим перевалку с судна на судно (ship-to-ship), если компетентные органы европейской страны имеют разумные основания подозревать, что такие суда нарушают запреты на импорт в ЕС российской сырой нефти и нефтепродуктов морским путем, которые вступили в силу 5 декабря 2022 года и 5 февраля 2023 года соответственно, либо везут в третьи страны российскую нефть или нефтепродукты, закупленные по цене, превышающей установленные ценовые потолки (для нефти — \$60 за баррель, для нефтепродуктов — \$45 или 100 за баррель). Такое решение принято в связи с «резким» ростом числа случаев незаконной транспортировки российской нефти и нефтепродуктов, указывает ЕС.

При осуществлении международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений необходимо учитывать следующие аспекты:

Законодательство: в случае санкций, применяемых одной или несколькими странами, необходимо хорошо ознакомиться с соответствующими законодательными актами и регулятивами, чтобы быть в курсе запретов и ограничений, связанных с перемещением грузов. Это может включать запрет на экспорт или импорт определенных товаров или требование получения специального разрешения для их перемещения.

Документация: при перевозке грузов в условиях санкционных ограничений важно иметь все необходимые документы и сертификаты, чтобы подтвердить легальность и назначение товаров. Это может включать таможенные декларации, сертификаты происхождения, разрешения на экспорт или импорт и другие документы, соответствующие требованиям санкций.

Логистика: в условиях санкций может возникнуть необходимость изменить традиционные маршруты и использовать альтернативные порты или транспортные средства. Это может связаться с поиском новых логистических партнеров, пересмотром контрактов и прочими адаптациями для обхода ограничений.

Риски и санкции: В случае нарушения санкций могут применяться различные виды санкций, такие как штрафы, запрет на сотрудничество с определенными странами или организациями, а также уголовная ответственность. Поэтому очень важно строго соблюдать все требования и ограничения санкций, чтобы избежать юридических последствий.

Параллельный импорт также внес изменения в логистику и повлиял на ситуацию в международной торговле. После введения антироссийских санкций из России ушли многие западные компании и бренды, прекратив поставки своей продукции. Чтобы завести в Россию необходимые россиянам товары правительство разрешило параллельный импорт. Федеральный закон от 28.06.2022 № 213-ФЗ, легализовавший параллельный импорт, подписан и вступил в силу. Параллельный импорт позволяет ввозить в страну оригинальные брендовые товары без согласия правообладателя. Импорт называется «параллельным», потому что поставка идет не через официального дистрибьютера, а параллельно, через

обычного продавца, который не имеет статуса официального дилера. Параллельный импорт — это ввоз зарубежных товаров без разрешения правообладателя. Импорт называется параллельным, потому что официальные продажи через дистрибьюторов идут вместе с продажами самостоятельных импортёров. Параллельный импорт работает следующим способом: иностранный производитель отправляет товар через иностранную компанию или через официальный дистрибьютер в России, а после товар поступает в Российскую Федерацию. Каждая страна самостоятельно решает, требуется ли для ввоза разрешение от правообладателя. По международным правилам торговли параллельный импорт разрешён не только в России — ещё, например, в США, Турции, Канаде и других странах. На юридическом языке это значит режим исчерпания права: он определяет момент, когда правообладатель перестаёт определять судьбу товара. Есть две системы ввоза импортного товара, то есть два режима исчерпания права — международный и национальный.

При международном режиме согласие на ввоз не требуется. Производитель — он же правообладатель — продал товар первому по цепочке поставщику, и право продажи передаётся по цепочке автоматически. Правообладатель теряет возможность определять судьбу товара в момент первой продажи.

При национальном режиме для ввоза товара в страну согласие требуется. Неважно, какая цепочка продаж этому предшествовала. Правообладатель теряет возможность определять судьбу товара только после его пересечения границы.

До апреля 2022 года параллельный импорт считался контрафактом, у таможенной службы была отлаженная схема работы. Обнаруживать нелегальные товары было привычной задачей — согласие правообладателя облегчало таможенный контроль.

Сейчас работа таможни усложнилась, на многих товарах разрешения производителя или дистрибьютора может и не быть. Поэтому таможенные проверки стали жёстче, вопросов стало больше, и подтверждения легальности товаров нужны более убедительные.



Рисунок 1 – Схема движения товара к покупателю при запрете параллельного импорта

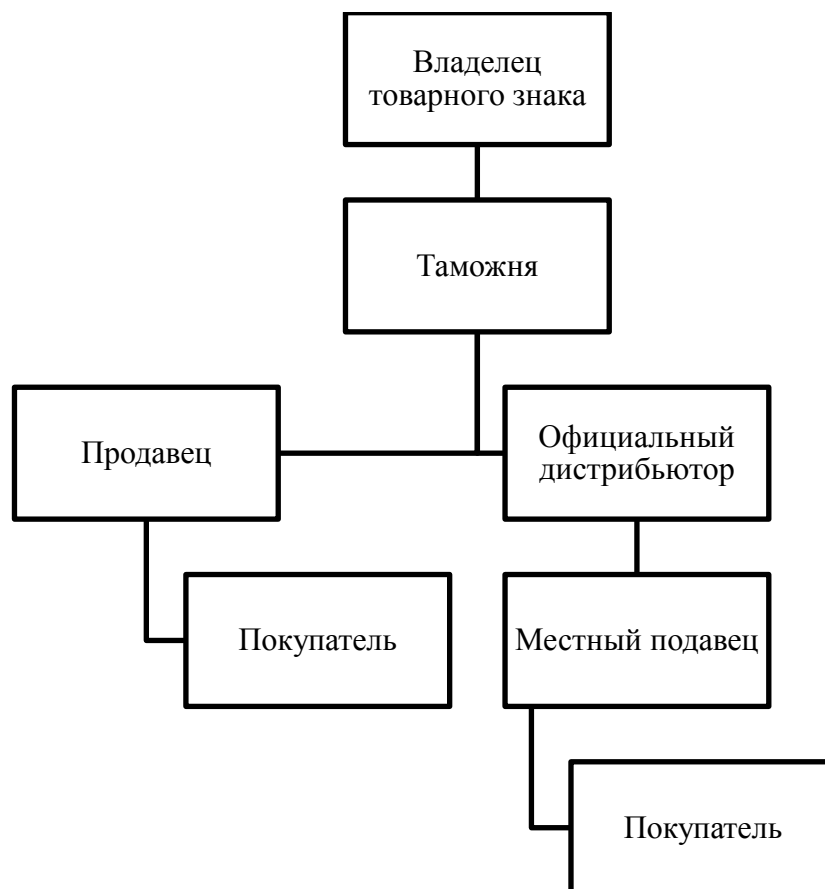


Рисунок 2 – Схема параллельного импорта

В целом, международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений требуют тщательного планирования, соблюдения законодательства и сотрудничества с соответствующими органами, чтобы гарантировать легальность и безопасность перевозок. Поэтому рекомендуется обратиться к специалистам, включая таможенные брокеры и юристов, для получения подробной консультации и поддержки при осуществлении перевозок в таких условиях.

1.3 Анализ санкционных ограничений касающихся международных перевозок

Санкционные ограничения, касающиеся международных перевозок в России в период с 2014 по 2024 годы, были существенным фактором, оказывающим влияние на транспортную отрасль страны. В мире существуют различные ограничения и санкции, которые могут затрагивать международные перевозки, такие как аэропорты, порты, автомобильные и железнодорожные перевозки. Россия как страна, подвергавшаяся экономическим санкциям со стороны различных стран и международных организаций, сталкивалась с определенными ограничениями в международных перевозках.⁶

Одно из основных направлений санкционных ограничений — это авиационная отрасль. Санкции могут затрагивать доступ авиакомпаний к определенным международным рынкам, использование воздушного пространства и техническое обслуживание. Это может привести к уменьшению объемов международных авиаперевозок через Россию и ухудшению условий работы отрасли.

Также санкционные ограничения могут затрагивать международные морские и железнодорожные перевозки. Например, санкции могут влиять на возможности российских портов заниматься международными грузовыми перевозками или на использование транспортных коридоров через Россию для транзита товаров.

⁶ Кожикина, А.О. Тенденции развития международных перевозок с 2022 года по сегодняшний день / Транспорт. Перевозки. – 2023. – № 12. – С. 29-36.

Кроме того, важным аспектом ограничений является финансовая составляющая. Санкции могут затронуть финансовую сферу международных перевозок, такие как доступ к международным платежным системам, финансирование транспортных проектов и т.д.

Таким образом, санкционные ограничения, применявшиеся к России в период с 2014 по 2024 годы, могли оказывать существенное влияние на международные перевозки в стране, ограничивая доступ к рынкам, транспортным маршрутам и финансовым ресурсам, что снижало общий объем международных перевозок через Россию.

Кроме того, важно отметить, что санкционные ограничения в период 2014-2024 годов могли также повлиять на развитие инфраструктуры транспортной отрасли в России. Инвестиции в строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры могли оказаться затрудненными из-за ограничений в доступе к финансированию и новым технологиям.

Также санкционные меры могли повлиять на конкурентоспособность российских транспортных компаний на международном рынке. Ограничения в доступе к ресурсам, технологиям и партнерствам могли сделать российские транспортные компании менее конкурентоспособными по сравнению с их зарубежными коллегами.

В целом, санкционные ограничения влияли на международные перевозки в России, создавая дополнительные трудности для транспортной отрасли и снижая ее потенциал в международной арене. Однако, несмотря на эти вызовы, российская транспортная отрасль продолжала развиваться и искать новые возможности для укрепления своего положения на мировом рынке.

Таблица 2 – Анализ пакетов санкций введенных в период 2014-2024

Содержание пакетов по сферам	Номер пакета санкций
Введенные ограничения	
Персональные санкции	1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Импорт сырья (нефть, уголь, металлы, древесина и др.)	4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13

Содержание пакетов по сферам	Номер пакета санкций
Экспорт товаров (комплектующие для ВПК, предметы роскоши, алкоголь и др.)	2, 4, 5, 10, 11, 12, 13
Доступ банков к SWIFT, зарубежные вклады, обслуживание криптокошельков	2, 3, 8, 10
Дипломатические контакты, выдача виз, въезд и проживание	1, 2
Экспорт и транзит технологий	2, 10, 11
Вещание государственных СМИ	3, 10, 11
Экспорт услуг (консалтинговые, бухгалтерские и др.)	2
Авиасообщение, лизинг, ТО и страхование самолетов	2
Полный запрет	
Запрет на экспорт через третьи страны, въезд в акваторию и территории стран.	12
Членство в Совете Европы, доступ к фондам МВФ и Всемирного банка, статус наибольшего благоприятствования.	1, 2, 4
Инвестиции и операции с ценными бумагами	2, 9
Сертификат газопровода “Северный поток – 2”	1
Заморозка резервов Центробанка в странах G7	3
Использование портов (исключая гуманитарные грузы и агропродукцию)	5

Из таблицы 2 видно, что количество сфер, затронутых каждым пакетом, находятся во втором пакете санкций. Введены 9 мер, 2 из которых затрагивают полный запрет. В четвертом, пятом, шестом и седьмом пакетах находятся ограничения на импорт сырья (нефть, уголь, металлы, древесина и др.). 23 июня Евросоюз принял 11-й пакет санкций против России. Его основная цель – усиление действующих ограничений и противодействие их обходу.

1.4 Нормативно-правовое регулирование международных перевозок

Нормативно-правовое регулирование международных перевозок грузов осуществляется на основе различных международных договоров и соглашений, а также национальным законодательством стран, участвующих в международных перевозках. Важнейшими международными документами являются Конвенция о договоре международной авиаперевозки грузов (Монреальская кон-

венция), Международная конвенция о грузовой перевозке на автомобильном транспорте (CMR) и Конвенция о договорах международной железнодорожной перевозке грузов (COTIF).

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих национальных транспортных организаций в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных условий перевозок грузов и пассажиров и согласования юридических норм, относящихся к режиму нахождения перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон и по многим другим вопросам. В результате этих усилий на межгосударственном уровне заключено значительное число международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции».

В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, касающиеся договора перевозки грузов и пассажиров в соответствующих международных сообщениях. Согласно договору, одна сторона — транспортная организация (перевозчик) — принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в обусловленный пункт назначения, а другая — грузо-владелец (пассажир) — обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Остальные условия договора перевозки дополняют, конкретизируют и расшифровывают указанные выше обязательства.

Транспортные конвенции определяют основные реквизиты, а в ряде случаев и форму транспортных документов, которые должны применяться в международных перевозках. Наиболее распространены два типа транспортных документов: накладная (для железнодорожных, воздушных и автомобильных сообщений) и коносамент (для морских и речных сообщений)

В Российской Федерации нормативно-правовое регулирование взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД), включая транспортно-логистические компании (ТЛК), осуществляется на основе следующих законодательных актов (табл. 3).

Таблица 3 – Характеристика нормативно-правовых актов регулирующих международные перевозки грузов.

Наименование	Характеристика
В России	
Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС)	Является основным нормативным документом, определяющим правила и процедуры таможенного контроля, осуществляемого таможенными органами при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС. В нем содержатся положения о таможенной декларации, лицензировании, классификации товаров, таможенной стоимости и других вопросах, связанных с таможенными процедурами.
Федеральный закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации" от 03.08.2018 N 289-ФЗ (последняя редакция)	Устанавливает основные принципы и механизмы таможенного регулирования в стране. Он определяет права и обязанности таможенных органов, процедуры и сроки таможенного контроля, правила осуществления таможенных процедур и прочие аспекты взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД.
Постановление Правительства Российской Федерации от 27 июня 2019 г. № 816 "Об утверждении Порядка применения таможенных процедур"	Устанавливает правила и порядок применения основных таможенных процедур, включая процедуры временного ввоза, экспорта, транзита, выпуска товаров для свободного обращения и прочие.
Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 N 1163 "Об утверждении Порядка рассмотрения жалоб и апелляций по решениям и действиям (бездействию) таможенных органов"	Регулирует порядок рассмотрения жалоб и апелляций со стороны участников ВЭД на решения и действия (или бездействие) таможенных органов.
В мире	
Конвенция о Международной Морской Организации (ИМО)	ИМО является авторитетным органом, разрабатывающим стандарты и рекомендации по безопасности мореплавания, защите морской среды и эффективности морских перевозок.
Международная Конвенция о Грузовых Контейнерах (CSC)	CSC устанавливает стандарты для безопасной погрузки, транспортировки и выгрузки грузовых контейнеров на морском, железнодорожном и автомобильном транспорте.
Международные Договоры об Опасных Грузах (IMDG)	IMDG содержит правила и требования для безопасной перевозки опасных грузов морским транспортом.
Международный Договор о Грузоперевозках по Железнодорожной Дороге (CIM)	CIM устанавливает правила для международных грузоперевозок по железной дороге, включая документацию, ответственность сторон и условия перевозки.
Чикагская Конвенция об Авиационном Праве	Этот документ регулирует международные воздушные перевозки и включает правила, касающиеся авиационной безопасности, ответственности перевозчика и прав пассажиров.

Назначение этих нормативно-правовых актов заключается в обеспечении стандартов качества, безопасности и защиты интересов всех участников меж-

дународных перевозок. Они регулируют процессы транспортировки грузов, определяют права и обязанности перевозчиков и грузоотправителей, а также обеспечивают согласованность и контроль за выполнением законных требований в сфере международных грузоперевозок.

Таким образом, можно сделать следующие выводы. В пределах своей страны получатель и отправитель могут внести изменения в маршрут перевозки: указать другую станцию отправления/прибытия, изменить получателя груза. Для внесения коррективов необходимо подать заявление в пределах страны. Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений являются сложной задачей, которая требует особого внимания и соблюдения международных правил и регулирований. Санкции являются инструментом внешней политики, применяемым странами или группами стран для оказания давления на другие государства или организации. Они могут включать запреты на экспорт или импорт определенных товаров, запреты на предоставление финансовых услуг, а также ограничения на перемещение грузов через определенные территории или транспортные маршруты.

2 АНАЛИЗ ОСОБЕННОСТЕЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

2.1 Анализ статистических показателей международных перевозок грузов до введения санкций

Факторы, оказывающие влияние на статистические показатели международных перевозок грузов, могут быть различными. Экономические условия: состояние мировой экономики, валютные курсы, уровень торговли между странами, инфляция и другие факторы могут существенно влиять на объемы международных грузоперевозок. Политические и правовые факторы: изменения в законодательстве, таможенные правила, международные договоры и соглашения, а также политическая обстановка могут повлиять на эффективность и объемы грузоперевозок. Инфраструктура транспортной системы: качество и доступность транспортных маршрутов, портов, аэропортов, дорог, железнодорожной инфраструктуры – все это оказывает влияние на скорость и стоимость перевозок. Технологические инновации: внедрение новых технологий, таких как системы отслеживания грузов, цифровые платформы для логистики и управления перевозками, могут улучшить эффективность международных грузоперевозок. Сезонные и временные факторы: спрос на грузовые перевозки может меняться в зависимости от времени года, праздников, акций и других временных факторов. Учитывая все эти аспекты, анализ статистических показателей международных перевозок грузов может помочь прогнозировать тенденции в отрасли и обеспечить планирование эффективных логистических решений.

В период с 2010 по 2014 годы международные перевозки грузов России с другими странами имели свои особенности. На тот момент Россия активно участвовала в мировой торговле, осуществляя перевозки разнообразных товаров по различным направлениям.

Основные торговые партнеры России в этот период включали страны Европы, Азии, а также страны СНГ. С учетом близости к России, к морским пор-

там Балтийского и Черного морей, значительный объем грузов осуществлялся через морские пути.

Также важную роль играли железнодорожные перевозки, особенно с учетом стратегического положения России на стыке Востока и Запада. Благодаря железнодорожным магистралям Россия обеспечивала транспортировку грузов во множество различных стран.

Кроме того, в этот период Россия активно развивала и расширяла сеть автомобильных дорог и автотрасс, что также способствовало развитию международных грузоперевозок.

Статистические данные за период 2010-2014 годов позволяют проанализировать объемы грузоперевозок, динамику и структуру международных перевозок грузов России в сравнении с другими периодами. Такой анализ может помочь в планировании логистики, определении тенденций в мировой торговле и разработке эффективных стратегий перевозок в будущем.

Рассмотрим показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта в период с 2010-2014 гг. России со всеми странами (табл. 4).

Таблица 4 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2011-2015 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл					Темп роста, %			
	2011	2012	2013	2014	2015	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014
Внешнеторговый оборот	822,4	837,2	844,2	782,9	530,4	101,8	100,3	93	66,8
Экспорт	516,7	524,7	526,3	496,9	345,9	101,5	100,3	94,2	68,9
Импорт	305,7	312,5	317,8	285,9	184,4	102,2	100,2	90,8	63,3
Сальдо	210,9	212,1	208,5	210,9	161,4				

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.1).

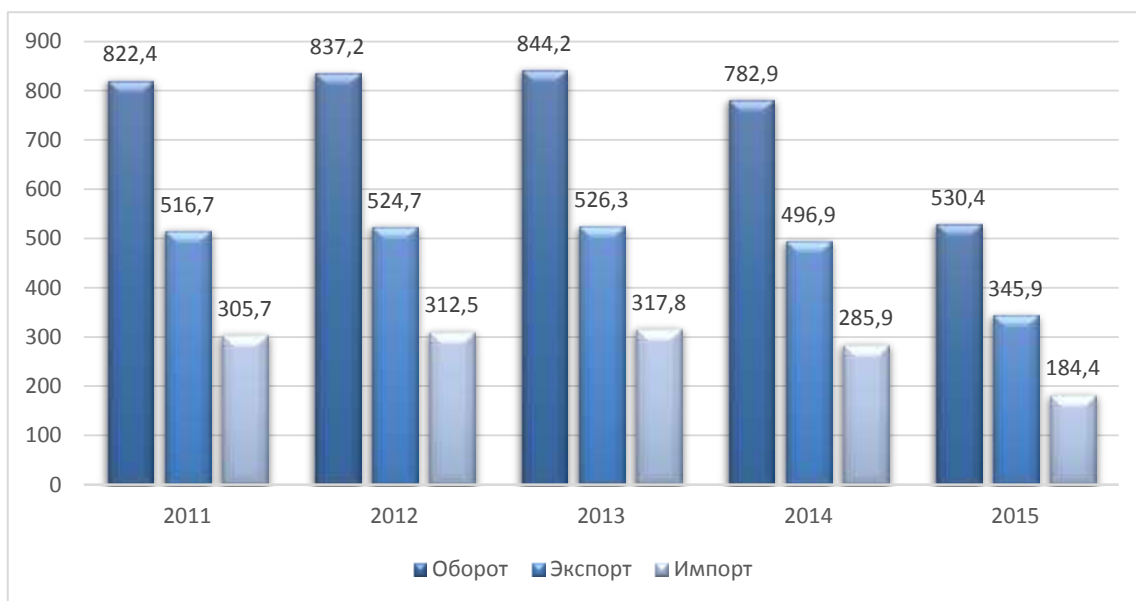


Рисунок 3 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2011-2015 гг. млрд. долл. США

Из представленной таблицы (табл. 4) видно, что внешнеторговый оборот, экспорт и импорт России с другими странами в период с 2011 по 2015 годы имели колебания.

Внешнеторговый оборот в 2011 году составил 822,4 млрд. долларов США, а в 2015 году снизился до 530,4 млрд. долларов США, что означает существенное уменьшение на 35,5% за указанный период. Темп роста внешнеторгового оборота также снизился и составил 66,8% за период 2011-2015 годы.

Что касается экспорта, он сократился с 516,7 млрд. долларов США в 2011 году до 345,9 млрд. долларов США в 2015 году. Темп роста экспорта за данный период составил 68,9%.

Импорт также уменьшился с 305,7 млрд. долларов США в 2011 году до 184,4 млрд. долларов США в 2015 году. Темп роста импорта за период 2011-2015 годы составил 63,3%.

Сальдо внешнеторгового баланса страны также показывает отрицательный тренд, уменьшившись с 210,9 млрд. долларов США в 2011 году до 161,4 млрд. долларов США в 2015 году.

В период с 2011 по 2015 год внешнеторговый оборот, экспорт и импорт России были под влиянием нескольких факторов, которые сыграли роль в изменении статистики.

Одним из основных факторов, повлиявших на уменьшение внешнеторгового оборота и экспорта, стало снижение мировых цен на нефть. Россия является одним из крупнейших экспортеров масла и газа, и сокращение цен на энергоносители привело к уменьшению выручки от экспорта этих товаров.

Также следует отметить, что в указанный период Россия столкнулась с экономическими санкциями со стороны западных стран из-за событий в Украине, что также повлияло на внешнеторговую деятельность страны.

Кроме того, снижение внешнеторгового оборота могло быть вызвано внутренними экономическими факторами, такими как снижение спроса на импортные товары из-за экономического спада в стране, изменения курса валюты, демографические изменения и т. д.

Таким образом, важно учитывать комплексное воздействие различных факторов на внешнеторговую статистику России в указанный период времени.

Не менее важным направлением сотрудничества для России являются страны СНГ (табл. 5).

Таблица 5 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2011-2015 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл					Темп роста, %			
	2011	2012	2013	2014	2015	2011/2012	2013/2012	2014/2013	2015/2014
Внешнеторговый оборот	124,2	117,7	112,5	95,6	65,5	94,7	92,5	85	67,7
Экспорт	79,4	77,4	73,9	63,5	44,7	97,4	92,8	86	70
Импорт	44,8	40,3	38,5	32,1	20,7	89,9	92	83	63,4
Сальдо	34,5	37,1	35,3	31,5	23,9				

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.2).

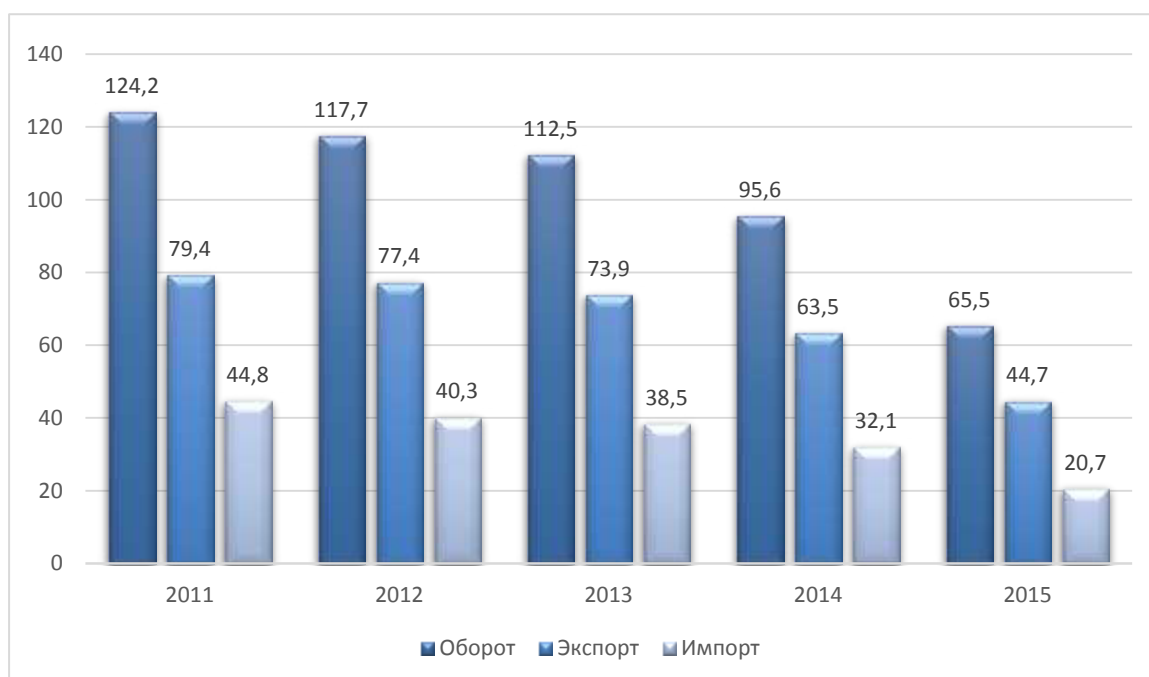


Рисунок 4 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2011-2015 гг. млрд. долл. США

Из таблицы (табл. 5) видно, что внешнеторговый оборот, экспорт и импорт России со странами СНГ снижались с 2011 по 2015 год. Темп снижения внешнеторгового оборота был более значительным, чем у экспорта и импорта. Сальдо внешнеторгового баланса также сокращалось, что свидетельствует о уменьшении положительного сальдо торгового баланса за период.

Эти изменения могут быть связаны с внешней экономической ситуацией в мире, включая санкции, снижение цен на энергоносители (которые составляют значительную часть экспорта России), изменения валютных курсов, а также внутренними экономическими факторами, такими как инфляция, бюджетные ограничения, изменения в законодательстве и другие. Возможно, также были изменения в торговой политике России и стран СНГ, которые повлияли на объем торговли между ними.

Для того, чтобы проследить ситуацию на международном рынке, как санкции повлияли на показатели торговли с различными странами, необходимо посмотреть, как изменились показатели отдельно с каждой страной, в различных направлениях. А также как развиваются новые направления (табл. 6, 7).

Таблица 6 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2011 году

в млрд. долл. США

Страна	Значения показателей, в млрд. долл.			Темп роста 2011/2010, %		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
ЕС	306,9	211,4	95,5	128,3	126	133,5
Германия	52,3	25,6	26,6	137,2	133,2	141,1
Польша	20,7	14,9	5,8	135	143,1	114,2
Франция	22,4	12,4	10,1	125,2	119,6	32,2
Украина	37,1	23,1	14,1	136,1	131,8	143,2
США	23,4	12,3	11,1	133,3	134,8	131,6
Китай	59,2	20,3	38,9	140,8	173,4	123,9
Корея, республика	17,7	10,4	7,3	140,9	128,2	159,1
Япония	23,1	12,8	10,2	128,7	114,6	146,2
Индия	8,5	6,3	2,2	104,2	95,3	130,6
Иран	3,6	3,3	0,3	102,8	100,6	129,5
Египет	2,1	1,9	0,8	128,7	121,7	177,7
Турция	25,1	20,3	4,8	126,3	125,2	131
Южная Африка	5,1	0,5	4,6	110,7	250,6	98,3
Беларусь	28,1	18,1	10	137,7	137,8	137,5
Казахстан	15,1	10,7	4,4	130,6	120,7	154,2

Из таблицы (табл. 6) видно, что Европейский союз остается основным партнером России во внешнеторговых отношениях, с долей внешнеторгового оборота более 300 млрд долларов в 2011 году.

Китай занимает второе место по объему внешнеторгового оборота с Россией, превосходя Германию и другие страны.

Импорт товаров в Россию из Европейского союза превышает экспорт в этот регион, что может говорить о дисбалансе в торговле между Россией и странами ЕС.

Страны с высоким темпом роста внешнеторгового оборота, такие как Украина, Польша, Индия и Турция, могут представлять интерес для дальнейшего развития торговых отношений с Россией.

Некоторые страны, например Южная Африка и Индия, имеют существенные различия между темпами роста экспорта и импорта, что может свидетельствовать о специфике торговых отношений России с этими странами.

Эти изменения во внешнеторговом обороте могут быть связаны с различными факторами, включая экономическую политику стран-партнеров, изменения в мировой конъюнктуре, тарифные и торговые барьеры, а также изменения в спросе на определенные виды товаров и услуг.

Таблица 7 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2015 году

в млрд. долл. США

Страна	Значения показателей, в млрд. долл.			Темп роста 2015/2014, %		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
ЕС	235,7	165,5	70,1	62,4	63,9	59,2
Германия	45,7	25,3	20,4	65,3	68,3	62
Польша	13,7	9,6	4,1	59,7	60,6	57,9
Франция	11,6	5,7	5,9	63,8	75,4	55,5
Украина	14,9	9,2	5,6	53,8	54,5	52,8
США	20,9	9,5	11,4	71,9	89,4	61,9
Китай	63,5	28,6	34,9	71,9	76,3	68,7
Корея, республика	18,1	13,5	4,5	66,2	73,9	68,7
Япония	21,3	14,5	6,8	69,3	73	62,4
Индия	7,8	5,5	2,3	82,3	87,8	71,2
Иран	1,3	1,1	0,2	76	76,8	73,3
Египет	4,8	3,6	1,2	74,6	74,4	76,6
Турция	23,3	19,3	4	73,9	77,5	60,6
Южная Африка	0,8	0,3	0,5	86,2	95,9	82,1
Беларусь	23,8	15,2	8,6	74	72,6	70,3
Казахстан	15,4	10,6	4,7	71,8	75,7	64,5

Из таблицы видно, что общий внешнеторговый оборот России с различными странами в 2015 году составил 332,9 млрд. долларов. Самыми крупными партнерами по объему торговли были страны ЕС, Китай и Турция. Большинство стран имели положительный темп роста внешнеторгового оборота по сравнению с 2014 годом, что свидетельствует о увеличении объемов торговли. Однако некоторые страны, такие как Япония и Индия, имели небольшой или нулевой рост внешнеторговых показателей.

Изменения в внешнеторговом обороте, экспорте и импорте России с различными странами в 2015 году могут быть связаны с изменениями в экономической политике стран-партнеров, колебаниями курсов валют, санкциями, изменениями в мировом спросе на экспортируемые товары, а также внутренними факторами в странах-партнерах.

2.2 Анализ статистических показателей международных перевозок грузов в период 2019-2023гг.

Международные перевозки грузов в условиях санкционных ограничений представляют некоторые особенности и вызовы для компаний и государств, занимающихся торговлей и перемещением товаров.

Ограничения на экспорт и импорт: санкции могут предусматривать ограничения на экспорт и импорт определенных товаров или категорий товаров, а также на торговлю со странами, на которые распространяются санкции. Это может существенно ограничить доступ к определенным рынкам и запретить осуществление перевозок определенных товаров.

Изменение маршрутов и вариантов доставки: компании, занимающиеся перевозками грузов, могут быть вынуждены искать альтернативные маршруты и варианты доставки, чтобы обойти страны, на которые распространяются санкции. Это может повлечь повышенные расходы и увеличение времени доставки.

Повышенные риски и сложности оформления: в условиях санкционных ограничений могут возникать дополнительные риски, связанные с оформлением документации, проверкой грузов и соблюдением санкционных нормативов.

Компании должны быть внимательными к соответствию своих действий требованиям санкций и обеспечивать полное документирование каждой стадии перевозки.

Влияние на стоимость и доступность: санкции и ограничения могут повысить стоимость и ухудшить доступность определенных товаров и услуг, что может привести к нестабильности цен и недостатку предложения на рынках. Это может затронуть как потребителей, так и компании, занимающиеся перевозками грузов.

Реакция других стран и субъектов: санкции, накладываемые одной страной, могут вызвать реакцию других стран и субъектов, которые могут предпринять свои меры, включая введение контрсанкций или изменение правил и регуляций торговли. Это может привести к дополнительным ограничениям и сложностям в международных перевозках грузов.

Анализ особенностей международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений требует комплексного подхода и учета множества факторов. Компании и государства должны следить за изменениями в санкционном режиме, строить гибкую логистическую сеть и принимать меры для снижения рисков и обеспечения соблюдения санкционных требований.

Рассмотрим влияние санкций на показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта в период с 2019-2023 гг. со всеми странами (табл. 8).

Таблица 8 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2019-2023 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл					Темп роста, %			
	2019	2020	2021	2022	2023	2020/ 2019	2021/ 2020	2022/ 2021	2023/ 2022
Внешнеторговый оборот	473,3	457,7	432,8	691,6	710,2	95,4	91,7	157,9	102,6
Экспорт	318,4	298,1	265,1	458,4	425,1	92	85,3	169,9	92,7
Импорт	154,8	159,7	167,7	233,2	285,1	102,5	104,1	138,6	122,2
Сальдо	163,6	138,3	974,4	225,2	140				

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.3).

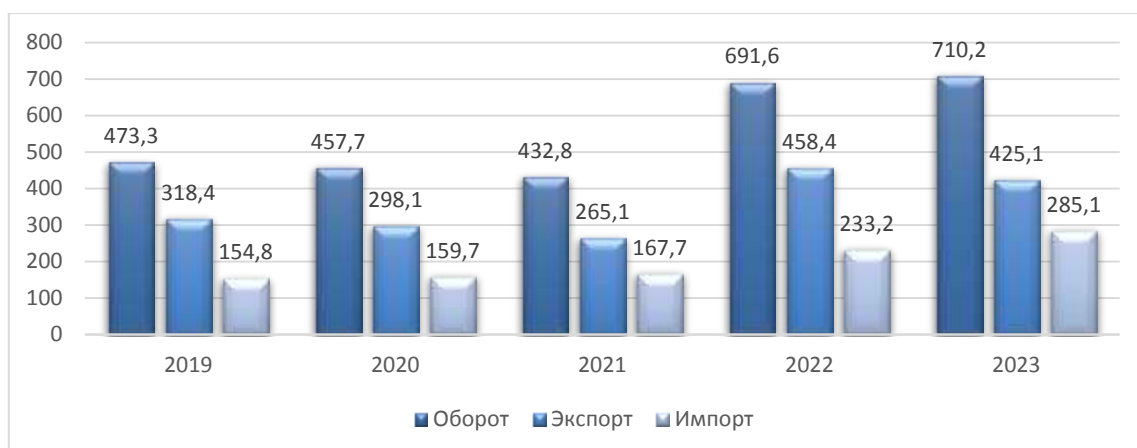


Рисунок 5 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2018-2020 гг. млрд. долл. США

По показателям таблицы 5, видно, что в 2021 году по отношению к 2020 году внешнеторговый оборот и экспорт меньше 100%, значит, что исследуемые показатели уменьшились. В связи с восстановлением последствий пандемии COVID-19, а также введением новых пакетов санкций против России.

Ситуация меняется в лучшую сторону в 2022 году. По отношению к 2021 году, темп роста по показателям внешнеторгового оборота, экспорта и импорта больше 100%, следовательно показатели выросли. Экспорт превышает импорт, сальдо положительное, что является отличным результатом. А также видно, что показатели растут. Это благодаря тому, что Россия выходит на новые рынки: Иран, Индия, Турция, Китай, Африка. Развитие этих направлений, стимулирует экспорт.

Рассмотрим подробнее ситуацию в разных странах отдельно. В ЕАЭС развивается внешняя торговля, строятся новые торговые пути, что сказывается на ситуации в целом (табл. 9).

Таблица 9 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России с ЕАЭС в 2018-2022 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл					Темп роста, %			
	2018	2019	2020	2021	2022	2019/2018	2020/2021	2022/2021	2021/2022
Внешнеторговый оборот	397,1	368	348,9	400	403,6	92,3	93,4	107,1	100
Экспорт	265,4	241,6	225,2	262	263,6	90,7	92,1	108,9	100
Импорт	131,7	126,4	123,6	138	139,9	95,4	96	103,8	100
Сальдо	133,6	115,2	101,6	123,9	123,7				

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.4).

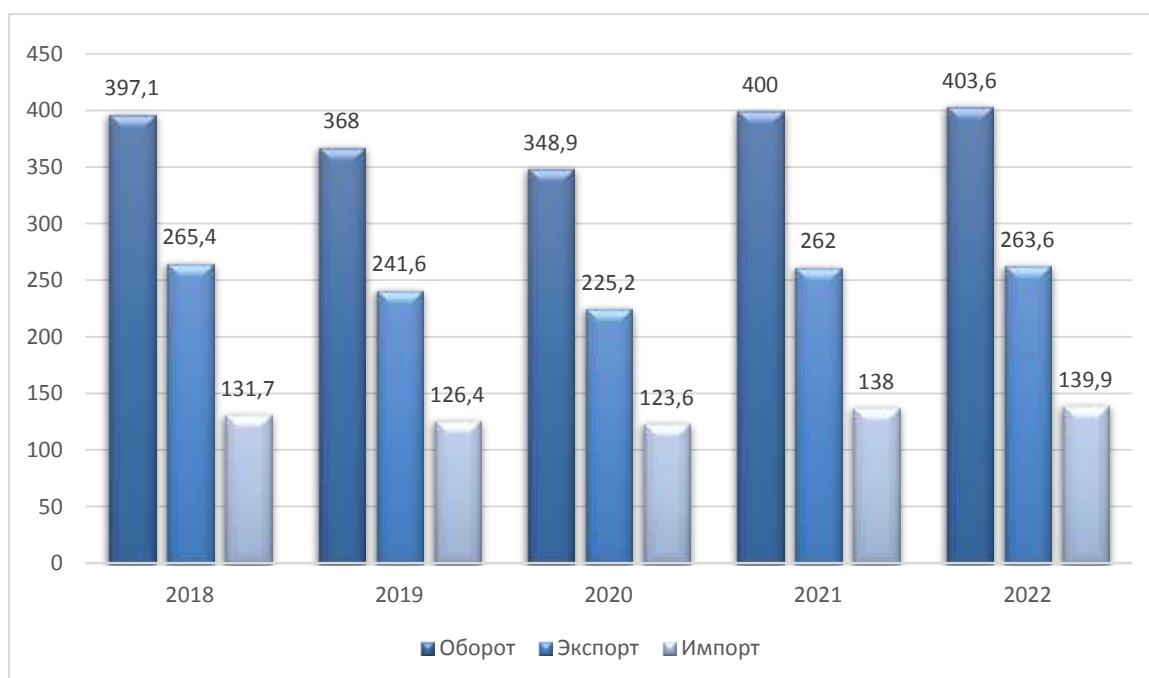


Рисунок 6 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России с ЕАЭС в 2018-2022 гг. млрд. долл. США

Исходя из данных таблицы 9, можно сделать следующие выводы. В 2021 году по отношению к 2020 году темп роста больше 100%, сальдо положительное по всем показателям, значит, что ситуация улучшается, показатели растут, не смотря на внешние факторы. Внутри ЕАЭС правильно выстроена таможенная политика, позволяющая контролировать ситуацию в любой период времени. А также наращивать торговые показатели. Темп роста в 2022 году по отно-

шению к 2021 году составил 100%, следовательно ситуация не изменилась, показатели стабильны. Важно наращивать показатели торговли России с ЕАЭС, чтобы развивать данное направление.

В общем российском торговом обороте на долю стран ЕАЭС в 2021 г. приходилось 8,8%, а по итогам 2022 г. эта цифра оказалась ещё выше. Среди государств — членов ЕАЭС наиболее крупным торговым партнёром является Беларусь, на долю которой приходилось около 5%.

Не менее важным направлением сотрудничества для России являются страны СНГ (табл. 10).

Таблица 10 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2018-2022 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл					Темп роста, %			
	2018	2019	2020	2021	2022	2019/2018	2020/2019	2021/2020	2022/2021
Внешнеторговый оборот	555,9	518,3	489,2	531,5	667,7	93,2	93,4	100,6	124,8
Экспорт	370,9	340,9	323,1	354,5	453,1	91,9	93,7	100,5	127,3
Импорт	185	177,4	166,1	177	214,6	95,8	92,3	100,7	119,7
Сальдо	185,8	163,4	156,9	177,5	238,5				

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.5).

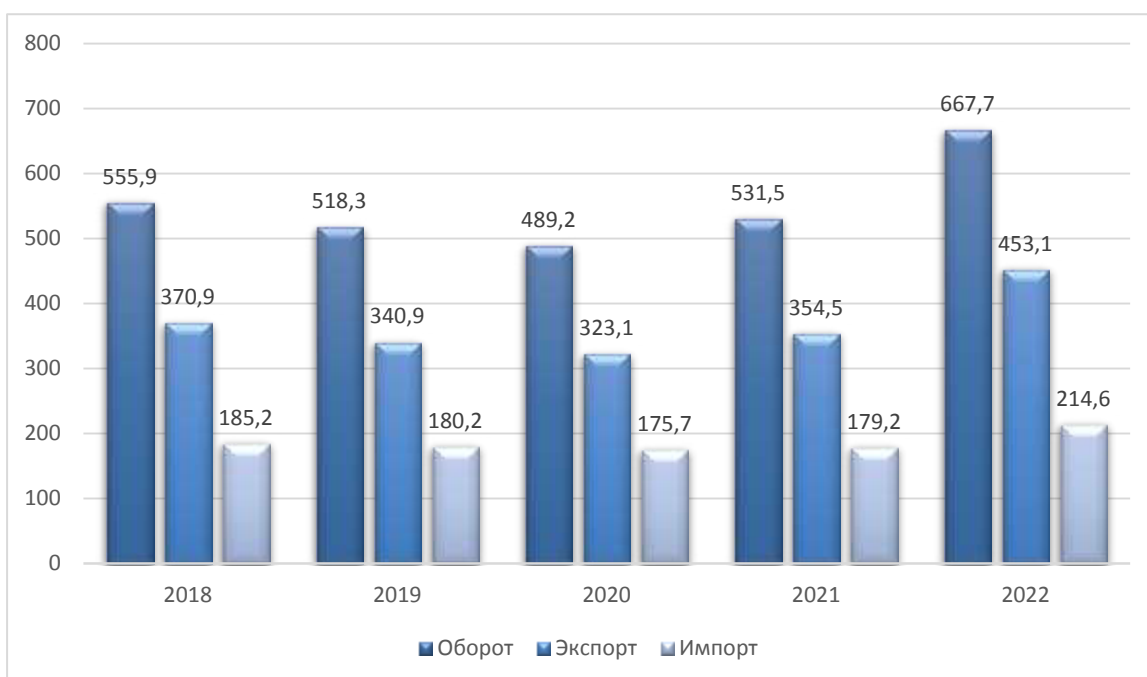


Рисунок 7 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2018-2022 гг. млрд. долл. США

В 2020 году по отношению к 2019 году, темп роста меньше 100%, говорит о том, что показатели уменьшаются. Но в 2022 году по отношению к 2021 году темп роста составляет уже больше 100%, показывает, что Россия со странами СНГ увеличивает торговые показатели, сальдо также положительные. Санкции в данном случае стимулирует развитие данного направления, что позволяет расширить область торговли между странами.

Рассмотрим показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта транспортных услуг (грузовых перевозок) в период с 2019-2022 гг. России со всеми странами (табл. 11).

Таблица 11 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта транспортных услуг (грузовых перевозок) России со всеми странами в 2019-2022 гг.

в млрд. долл. США

	Значения показателей по годам, в млрд. долл.				Темп роста, %		
	2019	2020	2021	2022	2020/2019	2021/2020	2022/2021
Внешнеторговый оборот транспортных услуг	36,0	27,5	34	29,2	76,3	123,6	85,8
Экспорт	20,6	16,1	18,3	14,9	78,1	113,6	81,4
Импорт	15,4	11,4	15,7	14,3	74,1	137,7	91,1
Сальдо	5,2	4,7	2,6	0,6			
Внешнеторговый оборот грузовых перевозок	14,7	15,1	21,8	16,7	102,7	144,4	76,6
Экспорт	7,1	8,2	9,7	6,5	115,5	118,3	67,1
Импорт	7,6	6,9	12,1	10,2	90,8	175,4	84,3
Сальдо	-0,5	1,3	-2,4	-3,7			

Для большей наглядности построим столбиковую диаграмму (рис.6).



Рисунок 8 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта транспортных услуг (грузовых перевозок) России со всеми странами в 2019-2022 гг.

млрд. долл. США

Для того, чтобы проследить ситуацию на международном рынке, как санкции повлияли на показатели торговли с различными странами, необходимо посмотреть, как изменились показатели отдельно с каждой страной, в различных направлениях. А также как развиваются новые направления (табл. 12, 13).

Таблица 12 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2022 году

в млрд. долл. США

Страна	Значения показателей, в млрд. долл.			Темп роста 2022/2021, %		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
ЕС	2268,9	2210,6	582,2	177,2	200,2	125,2
Германия	512,9	354,4	158,4	165,2	192,8	125,1
Польша	201,8	163,3	38,4	171,3	188,9	122,7
Франция	175,2	108,4	66,8	158,1	169,8	142,1
Украина	99,6	62,4	37,1	167	168,8	164,1
США	227,9	96,8	131,1	157,4	140,8	172,4
Китай	130	580,4	720,4	149,6	134,3	164,6
Корея, республика	316	173,8	142,1	149,9	208,7	111,5
Япония	164,4	87,4	77,5	168	210,5	136,7
Индия	95,5	59	36,5	158,7	171,5	141,7
Иран	19,3	10,5	8,8	69	53,9	103,5
Египет	35,3	30	4,5	137,2	141,5	113,2
Турция	488	426,1	61,8	235,1	250,7	164,5
Южная Африка	6,2	1,6	4,5	191,3	454,7	158,9
Беларусь	231	142,5	88,5	98,7	101,3	94,8
Казахстан	171,7	118	53,6	120,8	117,2	129,6

Таблица 13 – Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2021 году

в млрд. долл. США

Страна	Значения показателей, в млрд. долл.			Темп роста 2021/2020, %		
	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт
ЕС	1148,1	1101,5	465,4	84,5	78,4	101,7
Германия	294	167,5	126,5	82,5	73,9	97,3
Польша	102,7	71,3	31,4	83,1	75,9	105,9
Франция	110,9	63,9	47	108,3	130,8	87,8
Украина	59,4	37	22,4	83,3	83,1	83,6
США	145,1	68,8	76,2	84,5	77,5	92,1
Китай	849,5	413,5	436,3	89,9	83,5	97
Корея, республика	220,2	92,7	127,5	147,7	98,2	233,3
Япония	98	41,6	56,3	73,6	52,8	103,7
Индия	60,3	34,6	25,7	75	69,3	84,4
Иран	28	19,6	8,4	143,1	161,5	113,2
Египет	25,8	21,9	3,9	67,9	63,2	115,5
Турция	207,3	169,8	37,5	95,8	94,9	100,4
Южная Африка	3,2	0,3	2,8	65,1	31,3	75,3
Беларусь	233,1	140,5	92,5	117,5	129,4	103,1
Казахстан	140,3	99,7	40,5	97,9	93,9	109,4

Исходя из данных таблиц 12,13, можно сделать следующие выводы. Самые большие показатели во внешнеторговом обороте России и ЕС. Почти в 2 раза увеличились в 2022 году по сравнению с 2021 годом. Сальдо положительное, экспорт больше импорта, это является положительным показателем. Можно сделать вывод, что санкции не повлияли на объемы продаж. Благодаря различным направлениям в торговли, через которые товары перемещаются в другие страны.

Торговля с Германией также увеличилась в исследуемом периоде. Но несмотря на это, в энергетическом секторе значительно сократились поставки из

России. Особенно сокращение поставок было заметно в сфере поставок транспортных средств, автозапчастей и электротехники.

Поставки в Польшу сократились, на это повлияли санкции, запрещающие провоз товаров из России в ЕС через Польшу, что повлияло на показатели в 2022 году. Объем российского импорта в Польшу за этот же промежуток времени существенно упал, поскольку Варшава в основном закупала у России энергоносители. В процентном соотношении российские доходы от торговли с Польшей сократились на 61%.

Также такое направление, как Китай набирает обороты внешней торговли, новые пункты пропуска, новые технологии, способствуют увеличению данных показателей. Китайско-российский товарооборот увеличился и из-за того, что сейчас многие китайские компании активно замещают западные, это видно даже по увеличению количества китайских автомобильных брендов в России.

Не менее важным направлением внешней торговли является Республика Корея. Главными экспортируемыми товарами стали двигатели — их поставки в денежном выражении выросли вдвое, до 881,5 миллиона долларов. На втором месте оказались автомобили, хотя стоимость их экспорта выросла лишь на 1% — до 747 миллионов долларов. Тройку лидеров замыкают изделия из железа и стали, в основном металлоконструкции, закупки которой выросли в 1,9 раза — до 582,5 миллиона долларов.

Не смотря на введенные санкции Японией против России, внешнеторговый оборот значительно вырос. Темп роста выше 100%, также является положительным показателем. Импорт зерновых из России вырос на 554,8% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. Импорт рыбы и рыбной продукции за отчетный период просел на 31,4% по сравнению с апрелем 2021 года. Импорт мяса и мясной продукции не осуществлялся.

Внешнеторговые показатели Индии и России увеличились в исследуемый период. Такой бурный рост торговли позволил России оставаться четвертым крупнейшим торговым партнером Индии и вторым важнейшим поставщиком товаров в эту страну. Ранее Министерство промышленности и торговли Индии

публиковало данные, согласно которым страна в августе 2022 года закупила российских алмазов на рекордные с марта 2018 года 215 миллионов долларов. При этом Совет по содействию экспорту драгоценных камней и ювелирных изделий Индии в конце сентября заявлял, что "Алроса" по его просьбе приостановила продажу алмазов на сентябрь и октябрь.

Турция увеличила свои поставки почти в 2 раза. Россия существенно нарастила поставки энергоресурсов в Турцию несмотря на давление Запада. Республика таким образом превратилась в газовый хаб России, взамен поставляя продукцию химической промышленности, овощи, фрукты, текстиль и электронику. При этом за прошедший год в Турции открылось 1363 новых фирмы с российским участием, что в 7,7 раз больше, чем в 2021-м.

Также развиваются такие направления как: Иран, Южная Африка, Египет, Беларусь, Казахстан.

Таким образом, можно сделать вывод, что не смотря на введение санкций против России, ЕС по-прежнему наращивает внешнеторговые показатели. Благодаря открытию и началу развития новых направлений, поставки из России распространяются по многим странам мира. Что позволяет наращивать обороты, не смотря на санкционные ограничения.

Параллельный импорт оказывает значительное влияние на международные перевозки в условиях санкций. Санкции могут привести к ограничениям или запретам на импорт определенных товаров из определенных стран. В таких случаях параллельный импорт может стать важным источником поставок товаров, обходя официальные запреты.

Это может повлиять на логистику и безопасность международных перевозок, так как параллельные поставки могут происходить через неофициальные каналы и контрабанду. Это создает дополнительные риски в области безопасности и контроля качества товаров, а также может привести к нарушениям таможенных правил и процедур.

Более того, параллельный импорт может вызвать конфликты с правами интеллектуальной собственности, так как товары, поставляемые по этому методу, могут быть подделками или нарушать патентные права и авторские права.

Параллельный импорт может оказать значительное влияние на логистические маршруты международных перевозок. Подобные поставки можно использовать для обеспечения более эффективного распределения товаров и оптимизации логистических процессов. Однако, при этом возникают некоторые сложности и риски.

Во-первых, использование параллельного импорта может привести к изменению обычных маршрутов и способов доставки. Например, товары, поставляемые параллельным способом, могут прибывать из других стран или через альтернативные пути, отличные от обычных транспортных коридоров. Это требует анализа и оптимизации логистических схем для обеспечения надежной и эффективной доставки товаров.

Во-вторых, параллельный импорт может создать дополнительные сложности с таможенным оформлением и контролем на границе. Необходимо учитывать особенности таможенной процедуры для таких поставок и обеспечивать соблюдение всех требований и регуляций, чтобы избежать задержек и штрафов.

Влияние параллельного импорта на логистические маршруты международных перевозок включает как потенциальные преимущества в виде оптимизации доставки и распределения товаров, так и риски, связанные с изменением обычной логистической схемы и дополнительными сложностями в таможенном контроле. Важно тщательно планировать и координировать логистические процессы для эффективной работы в условиях параллельного импорта.

ФТС России отмечает ежемесячный прирост объемов товаров, ввозимых в Россию в рамках параллельного импорта. По весу товаров наблюдается стабильный рост в среднем на 18% в месяц, по их статистической стоимости – на 20%. Так, в августе по параллельному импорту ввезено 383 тыс. тонн различных товаров, а с начала применения этого режима – более 1,3 млн тонн.

Параллельный импорт является одной из эффективных мер поддержки импортеров, принятых Правительством РФ в условиях недружественных действий США и примкнувших к ним государств и организаций. Этот режим распространяется на оригинальную продукцию и предоставляет участникам ВЭД возможность ввоза таких товаров без согласия правообладателей. Это позволяет минимизировать риски создания недобросовестными иностранными правообладателями препятствий для осуществления российскими импортерами внешнеторговой деятельности.

Перечень продукции с указанием товарных знаков, в отношении которой легализован параллельный импорт, администрирует Минпромторг России, актуализируя его в зависимости от потребностей отечественного рынка. В свою очередь таможенные органы осуществляют практическую реализацию принятых Правительством РФ решений по легализации параллельного импорта и обеспечивают беспрепятственный ввоз оригинальной продукции, включенной в перечень министерства.

При этом ФТС России не наблюдает увеличения объемов ввоза контрафактных (поддельных) товаров в 2022 году. С января таможенниками выявлено около 7 млн индивидуальных единиц контрафакта и возбуждено 432 дела об административном правонарушении в сфере прав интеллектуальной собственности. Эти объемы сопоставимы с результатами работы таможенных органов в прошлые годы. Так, за аналогичный период 2021 года выявлено 4,9 млн индивидуальных единиц контрафакта, 2020 года – 7,9 млн.

Таким образом, влияние параллельного импорта на международные перевозки в условиях санкций является сложным и может иметь как положительные, так и отрицательные последствия для всех сторон, включая государства, компании и потребителей.

2.3 Логистические маршруты международных перевозок в условиях санкционных ограничений

Логистические маршруты России с другими странами международных перевозок могут значительно изменяться в условиях санкционных ограничений.

Санкции, налагаемые на Россию или другие страны, могут привести к ограничениям внешнеэкономической деятельности, торговле и транспортировке товаров. В связи с этим возникает необходимость пересмотреть логистические цепочки и найти альтернативные маршруты и партнеров для осуществления перевозок.

Один из возможных вариантов - использование альтернативных транспортных коридоров и перевозок через третьи страны, которые не подвергаются санкционным ограничениям. Например, для доставки грузов из России в страны Европы можно использовать железнодорожные маршруты через Китай или другие азиатские страны. Также возможны варианты перевозок морским или авиационным путем через порты и аэропорты, не подверженные санкциям.

Кроме того, важно учитывать возможность перевозки грузов внутри страны, особенно при больших расстояниях. Для этого используются различные виды транспорта, такие как автомобили, железнодорожные вагоны и речные суда. Важной составляющей этих маршрутов является их связь с международными пунктами транспортных перевозок, такими как порты и аэропорты. При выборе логистических маршрутов в условиях санкционных ограничений необходимо также учесть дополнительные факторы, такие как пропускные способности перевалочных пунктов границы, наличие таможенных процедур и возможность сотрудничества с партнерами, не подпадающими под санкционные ограничения.

Конечный выбор логистических маршрутов в условиях санкций зависит от конкретных условий и требований каждой компании, а также от географического расположения и характеристик товаров, которые необходимо доставить. Поэтому компании, занимающиеся международными перевозками, должны тщательно анализировать и оценивать доступные варианты и принимать решения в соответствии с текущими условиями и требованиями рынка.

До 2020 года Россия и Европейский союз имели существенную сеть пограничных пунктов пропуска для контроля и регулирования перемещения людей и товаров между странами.

В России существовали различные типы пограничных пунктов пропуска: автомобильные пункты пропуска, железнодорожные пункты пропуска, аэропорты и морские порты. Некоторые из наиболее значимых пограничных пунктов пропуска в России включали Шереметьево и Домодедово (Москва), Пулково (Санкт-Петербург), Байкальск (Иркутская область), Дружба (Брянская область), Нарьян-Мар и другие.

Европейский союз также имел свою систему пограничных пунктов пропуска, которая включала границы между странами-членами ЕС и между ЕС и третьими странами. Некоторые из наиболее известных пограничных пунктов пропуска в ЕС включали Германия-Польша, Германия-Чехия, Франция-Бельгия, Италия-Швейцария и многие другие.

Конкретные пункты пропуска и правила контроля на пограничных переходах регулировались соответствующим законодательством каждой страны, а также соглашениями между Россией и Европейским союзом. Они включали таможенные и паспортные контрольные пункты, где проверялись товары и документы, необходимые для въезда и выезда.

В условиях введения санкций в отношении России и ухода из страны западных компаний перед бизнесом встал вопрос поиска новых внешнеэкономических партнёров.

Таблица 14 – Изменения направлений внешнеэкономических связей

Направление	Изменения
Юго-Восточная Азия	Уже принято решение продлить скоростную автомагистраль Москва–Казань до Екатеринбурга, Челябинска и Тюмени, а в перспективе — до Иркутска и Владивостока с выходом в Казахстан, Монголию и Китай, что в том числе существенно расширит экономические связи с рынками Юго-Восточной Азии.
Развитие портов Черного и Азовского морей.	Уже в этом году по Волго-Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 м. Это откроет новые маршруты для делового сотрудничества с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока. И дальше будет развиваться этот коридор.
КНР	Россия преимущественно поставляет в КНР энергоресурсы. Так, на нефть, трубопроводный газ, сжиженный природный газ, уголь и мазут из России приходится более 70% всего объема поставок. Также страна импортирует из РФ минеральные ресурсы, древесину, сельскохозяйственную продукцию и морепродукты. В свою

Направление	Изменения
	очередь, Китай в Россию продает бытовую электронику, экскаваторы, автомобили, микропроцессорные блоки, одежду, обувь и товары широкого потребления.
Международный транспортный коридор «Север — Юг»	<p>Уже сейчас на отдельных участках здесь прирост грузооборота составляет 90%, а общий транспортный потенциал маршрута должен удвоиться в ближайшие пять-шесть лет. За первые пять месяцев года общий объем железнодорожных перевозок по коридору «Север — Юг» вырос более чем на 40%, до 4 млн т, в основном благодаря перевозкам между Россией и Ираном через Азербайджан. «В частности, иранцы готовы принять из России от 30 млн до 40 млн т самых различных грузов, включая транзит на Афганистан и Пакистан.</p> <p>Международный коридор «Север – Юг», связывающий российские порты на Балтике и в Арктике с портами на побережье Персидского залива и Индийского океана. На всём маршруте – от северного города Мурманска до иранского Бендер-Аббаса – будет обеспечено, как говорят специалисты, бесшовное железнодорожное сообщение.</p>
«Южный коридор»	<p>Представители руководства российского и узбекского транспортных ведомств и замминистра транспорта Казахстана Талгат Ластаев подписали меморандум о создании и развитии транспортного коридора «Белоруссия – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан».</p> <p>Глава Минтранса Узбекистана предложил коллегам акцентировать внимание на строительстве мультимодальных логистических центров вдоль международных транспортных коридоров и близ границ.</p> <p>Сообщается, что новый маршрут под названием «Южный коридор» позволит Киргизии через Узбекистан, Туркмению и Каспийское море выйти в Россию и Европу.</p>

На основании таблицы, можно сделать следующие выводы. На фоне снижения экономических взаимоотношений со странами Запада российский бизнес наращивает активность на альтернативных направлениях. Основные перспективы при этом связываются с усовершенствованием и расширением возможностей международных транспортно-логистических коридоров «Север — Юг», на Азовско-Черноморском и восточном направлениях. В 2023 году рост грузопотока в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг», согласно планам Министерства транспорта РФ, может увеличиться почти на 80%, до 11,3 млн т. На 21%, до 41,1 млн т, предположительно, вырастет грузопоток на Азово-Черноморском направлении, на 8%, до 24,8 млн т, — на восточном.

Перспективными альтернативными направлениями внешнеэкономической деятельности (ВЭД) эксперты сегодня называют Китай, Индию, Турцию, Иран, Египет, ОАЭ, страны Средней Азии, Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Товарооборот между Россией и Ираном в 2022 году увеличился почти на 15% и составил \$4,6 млрд. В середине мая между РФ и Ираном было подписано соглашение о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт — Астара на территории Ирана для развития перевозок по международному транспортному коридору «Север — Юг».

Товарооборот России и Турции достиг рекордных \$1,3 млрд по итогам 2022 года. Статистика показывает, что за 2022 год Турция резко нарастила импорт в категории машин, оборудования и транспортных средств на 63%. «Вклад России в этот прирост достаточно велик».

Главной проблемой эксперты, в том числе представители ФТС, называют недостаточную готовность инфраструктуры к новым трендам в логистике. Главный ограничитель сейчас — это пропускная способность Транссиба.

В апреле 2022 года на совещании штаба по транспортно-логистическим коридорам при правительстве, в частности, обсуждалась тема формирования сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в 18 субъектах страны. Все они расположены на маршрутах транспортных логистических коридоров, как говорит заместитель министра транспорта Валентин Иванов. По его словам, определяющим фактором развития ТЛЦ является переориентация контейнерного грузопотока. Проект реализуется за счет частных инвестиций, общий объем финансирования — более 140 млрд руб. На сегодня в него включены 30 ТЛЦ, из которых 21 уже построен и эксплуатируется, остальные планируется построить до конца 2024 года.

Россия договаривается со странами Центральной Азии о создании транспортных коридоров.

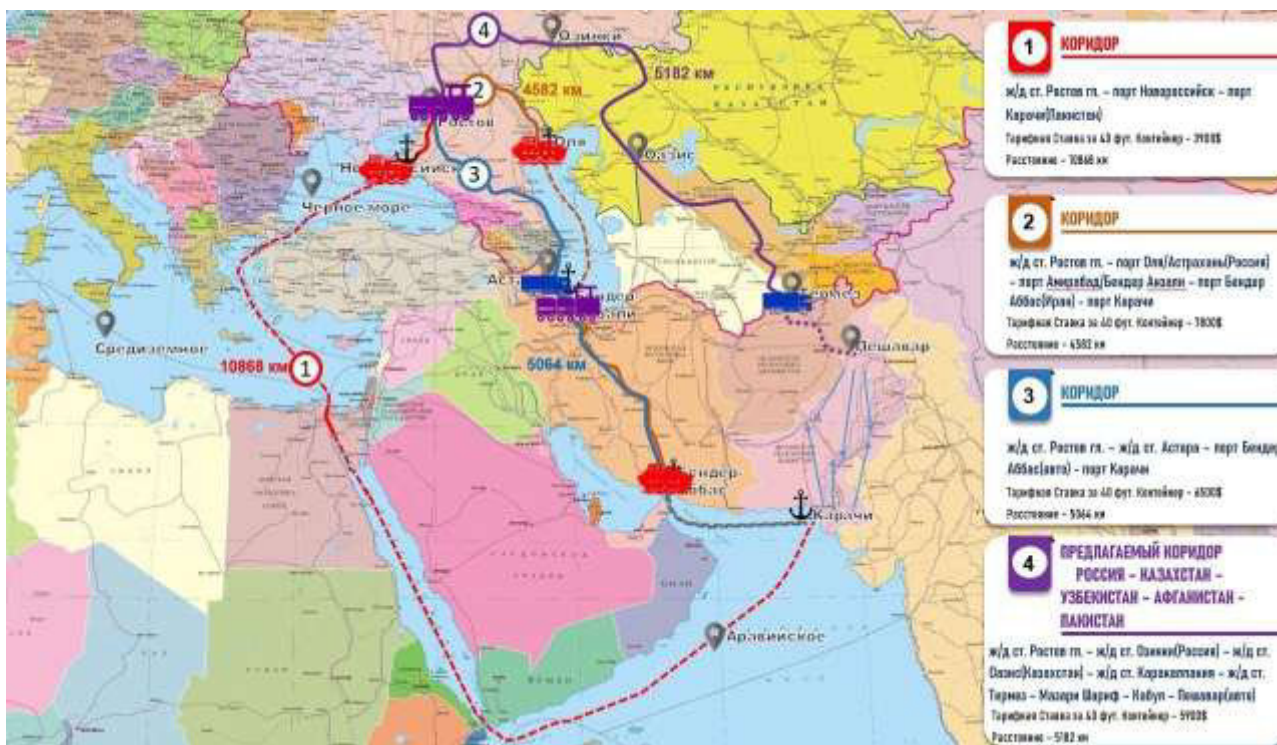


Рисунок 9 – Транспортно-логистические коридоры России с другими странами

Замминистра транспорта России Дмитрий Зверев и министры транспорта Узбекистана Ихлом Махкамов и Кыргызстана Тилек Текебаев на форуме ШОС в Ташкенте подписали меморандум о формировании и развитии мультимодального транспортного коридора «Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан - Кыргызстан».

Владимир Путин сообщил, о строительстве новых транспортных коридоров. Из выступления президента на открытии III Международного форума «Один пояс, один путь».

Работа над прокладкой железнодорожных маршрутов из Центральной Сибири в южном направлении – в сторону Китая, Монголии, портов Индийского и Тихого океанов.

Коридор от Арктики на Юг планируется на Дальнем Востоке, его элементы также формируются. Это железнодорожная ветка от БАМа в Якутию, мосты через Лену и Амур – это огромные сибирские реки, Тихоокеанская железная дорога, модернизация автомобильных трасс, создание глубоководных терминалов на восточном участке Северного морского пути.

Таким образом, можно сделать следующие выводы. В условиях санкционных ограничений логистические маршруты России с другими странами международных перевозок могут значительно претерпеть изменения. Санкции, налагаемые на Россию или другие страны, могут повлечь ограничения внешнеэкономической деятельности, торговли и транспортировки товаров. В связи с этим возникает необходимость пересмотреть логистические цепочки и найти альтернативные маршруты и партнеров для осуществления перевозок.

2.4 Анализ международных перевозок грузов на пунктах пропуска в России

Распоряжениями ГТК России, а с 2004 года ФТС РФ утверждаются пункты пропуска через государственную границу РФ. Анализ таких распоряжений позволил выявить динамику изменений количества пунктов пропуска в период с 2001 года (распоряжение Правительства от 04.10. 2001 № 961-р) по настоящее время (распоряжение Правительства от 29.11.2017 № 2665-р). При этом надо отметить, что постановление № 2665-р является в настоящее время действующим, однако в период с 2017 года в распоряжение неоднократно вносили изменения, которые были учтены при проведении данного анализа.

В таблице 15 представлен анализ динамики количества пунктов пропуска через таможенную границу РФ в разрезе видов международных сообщений: автомобильный пункт пропуск (АПП), железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП), речной пункт пропуска (РПП), морской пункт пропуска (МПП), воздушный пункт пропуска (ВПП), смешанный пункт пропуска (СПП).

Таблица 15 – Динамика количества пунктов пропуска РФ в разрезе видов международных сообщений

Вид пункта пропуска	Значение по годам, ед.						Темп прироста, %		
	2001	2017	2020	2022	2023	2024	2024/ 2001	2024/ 2017	2024/ 2022
автомобильный	195	139	111	112	114	110	-41,54	-20,86	-1,79
воздушный	79	71	64	68	69	68	-12,66	-4,23	0,00
железнодорожный	63	57	56	57	57	58	-9,52	1,75	1,75
морской	93	65	59	60	60	59	-35,48	-9,23	-1,67

Вид пункта пропуска	Значение по годам, ед.						Темп прироста, %		
	2001	2017	2020	2022	2023	2024	2024/ 2001	2024/ 2017	2024/ 2022
Речной	8	5	4	4	4	4	-50,00	-20,00	0,00
смешанный	9	10	5	6	6	6	-33,33	-40,00	0,00
Итого	447	347	299	307	310	305	-30,65	-12,10	-0,65

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ^{7,8,9,10,11}

Анализ динамики количества пунктов пропуска в период с 2001 года по 2024 показывает, что по всем видам пунктов пропуска с 2001 года произошло сокращение количества на 30,65%. Наиболее активно закрывались АПП. Из таблицы видно, что количество автомобильных пунктов пропуска снижалось с 195 в 2001 году до 110 в 2024 году, что составляет общий спад на 41,54%. Однако, за период с 2017 по 2024 год произошло некоторое восстановление на 20,86%. Количество воздушных пунктов пропуска сократилось с 79 в 2001 году до 68 в 2024 году. За весь период прослеживается общий спад на 12,66%. Но с 2022 по 2024 год наблюдается небольшое увеличение на 4,23%. Количество железнодорожных пунктов пропуска изменилось незначительно с 63 в 2001 году до 58 в 2024 году. Соответственно, общий спад составляет 9,52%. Однако с 2022 по 2024 год произошло увеличение количества на 1,75%.

Количество морских пунктов пропуска снизилось с 93 в 2001 году до 59 в 2024 году, что составляет общий спад на 35,48%. За период с 2017 по 2022 год произошло снижение на 9,23%, но с 2022 по 2024 год количество пунктов осталось примерно на том же уровне.

⁷ Распоряжение от 4 октября 2001 года N 961-Р «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

⁸ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

⁹ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12. 2020«О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁰ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹¹ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

Количество речных пунктов пропуска уменьшилось с 8 в 2001 году до 4 в 2024 году, что составляет общий спад на 50%. С 2017 по 2022 год снижение составило 20%, но с 2022 по 2024 год количество пунктов осталось стабильным.

Смешанный пункт пропуска: количество смешанных пунктов пропуска изменилось с 9 в 2001 году до 6 в 2024 году, что составляет общий спад на 33,33%. С 2017 по 2022 год количество уменьшилось на 40%, но с 2022 по 2024 год количество осталось неизменным.

Итого, суммарное количество всех видов пунктов пропуска сократилось с 447 в 2001 году до 305 в 2024 году, что означает общий спад на 30,65%. Процентное изменение количества пунктов пропуска показывает тенденцию к сокращению, но некоторые виды пунктов пропуска показывают небольшое восстановление в последние годы.

Рассмотрим структуру изменение количества пунктов пропуска РФ в период с 2001 по 2024 гг. Данные представим в таблице 16.

Таблица 16 – Структура пунктов пропуска РФ

Вид пункта пропуска	Значение по годам, ед.						Доля видов ПП в структуре, %					
	2001	2017	2020	2022	2023	2024	2001	2017	2020	2022	2023	2024
автомобильный	195	139	111	112	114	110	43,6	40,1	37,1	36,5	36,8	36,1
воздушный	79	71	64	68	69	68	17,7	20,5	21,4	22,1	22,3	22,3
железнодорожный	63	57	56	57	57	58	14,1	16,4	18,7	18,6	18,4	19,0
морской	93	65	59	60	60	59	20,8	18,7	19,7	19,5	19,4	19,3
речной	8	5	4	4	4	4	1,8	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3
смешанный	9	10	5	6	6	6	2,0	2,9	1,7	2,0	1,9	2,0
Итого	447	347	299	307	310	305	100	100	100	100	100	100

Наибольшую долю в структуре занимают АПП, и как видно из анализа, доля таких пунктов сокращается и за анализируемый период сокращение составило 4 процентных пункта. Анализируя данные из таблицы, можно выделить следующие моменты: Автомобильные пункты пропуска имеют самую большую долю в структуре пунктов пропуска РФ. Хотя их количество снижается с 195 в 2001 году до 110 в 2024 году, доля уменьшилась незначительно с 43,6% до 36,1%. Это говорит о сохранении значимости автомобильных пунктов пропуска

как основного вида сообщений. Воздушные пункты пропуска занимают второе место по доле в структуре. Их количество с 79 в 2001 году до 68 в 2024 году сокращается, но доля остается примерно на том же уровне – 17,7% в 2001 году и 22,3% в 2024 году. Железнодорожные пункты пропуска занимают третье место по доле. Их количество не сильно меняется с 63 в 2001 году до 58 в 2024 году, а доля увеличилась с 14,1% до 19,0%. Морские пункты пропуска имеют четвертую долю по значимости. Впрочем, их количество уменьшилось с 93 до 59 за период с 2001 по 2024 год. Доля также снизилась с 20,8% до 19,3%. Речные пункты пропуска имеют самую малую долю по структуре пунктов пропуска РФ, она колеблется около 1,3%. Количество таких пунктов сократилось с 8 до 4 за данный период. Смешанные пункты пропуска не имеют значительного влияния на структуру в целом, как по количеству, так и по доле.

Таким образом, можно сделать вывод, что за рассматриваемый период виды пунктов пропуска подвергались изменениям в своем количестве, но их доля в структуре оставалась примерно на том же уровне. Например, автомобильные и воздушные пункты пропуска остаются основными видами сообщений, сохраняя свою значимость.

Для выяснения причин приостановке функционирования пунктов пропуска РФ в работе был проведен анализ не действующих пунктов пропуска по видам международных сообщений. При анализе использовали следующее сокращения классификации ПП. По статусу ПП делятся на двусторонние (ДСт), многосторонние (МСт); по характеру международного сообщения ПП подразделяют на грузовые (Г), грузопассажирские (ГП); по режиму работы -работающий на нерегулярной основе, т.е. временные (Носн), работающие на постоянной основе (Посн), круглосуточные ПП (КрС), не круглосуточные – НКрС.

В таблице 17 представлен анализ общего количества ПП деятельность, которых была приостановлена в анализируемый период.

Таблица 17 – Количество не действующих автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация пунктов пропуска								Распоряжение Правительства от					
	Г	ПП	Посп	Носп	КрС	НКрС	ДСт	МСт	961-р	2665-р 2017г.	2665-р в редакции от			
											18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.24
Азербайджан	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
Казахстан	0	34	34	0	34	0	0	34	0	34	0	0	0	0
Латвия	0	3	3	0	3	0	0	3	0	3	0	0	0	0
Монголия	0	14	1	13	1	13	14	0	0	2	12	0	0	0
Украина	0	3	3	0	3	0	2	1	0	2	1	0	0	0
Финляндия	0	14	0	14	14	0	0	14	0	14	0	0	0	0
Эстония	0	3	3	0	3	0	0	3	0	3	0	0	0	0
Итого	0	72	44	28	58	14	17	55	0	58	14	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ ^{12, 13, 14, 15, 16, 17}

Наибольшее количество сокращения ПП произошло по распоряжению № 2665-р в 2017 году. Приостановление деятельности ПП на границе с Казахстаном связано в основном с низкой технической оснащённостью таких ПП¹⁸. Финляндия закрывала свои ПП «в целях экономии госсредств» и еще по ряду надуманных предлогов таких как «ограничение нелегальной иммиграции», «обеспечение безопасности на скользких дорогах»¹⁹ и другие.

Для анализа таблицы по количеству не действующих речных пунктов пропуска через государственную границу РФ, необходимо выделить следующие аспекты: Азербайджан: имеется 1 не действующий грузо-пассажирский пункт пропуска; Казахстан: значительное количество не действующих пунктов пропуска - 34 грузовых, 34 грузо-пассажирских и 34 работающих на нерегуляр-

¹² Распоряжение от 4 октября 2001 года N 961-Р «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹³ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁴ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁵ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁶ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁷ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

¹⁸ https://dostup1.ru/politics/politics_11407.html?ysclid=lwvhuhpjsc572574006

¹⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Finland-Russia_border

ной основе; Латвия: 3 не действующих пункта пропуска, все из них грузовые и грузо-пассажирские; Монголия: 14 не действующих пунктов пропуска, смешанный характер классификации; Украина: 3 не действующих пункта пропуска, один грузовой и два грузо-пассажирских; Финляндия и Эстония: по 14 не действующих грузовых пунктов пропуска; Итого: 72 не действующих пункта пропуска в общей сложности, преимущественно грузовые и грузо-пассажирские.

Вывод: можно отметить, что в таблице присутствует значительное количество не действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ, преимущественно грузовых и грузопассажирских. Следует уделить внимание реструктуризации и возможной оптимизации работы этих пунктов для повышения эффективности перевозок и улучшения контроля на границе со странами-соседями. Санкции могут оказать негативное влияние на автомобильные пункты пропуска в России из-за потенциального снижения международного автомобильного туризма и увеличения сложностей с пересечением границы. Также санкции могут сказаться на общей экономической ситуации в стране, что может повлиять на пропускную способность пунктов пропуска и уровень обслуживания автомобилистов. После введения пятого пакета санкций ЕС, которые запрещают доступ в Европу российским и белорусским грузовикам, стоимость перевозок резко взлетела. На фоне ограничений автоперевозчики вынуждены балансировать между ростом себестоимости и падением цен. С 8 апреля 2022 года таможенные службы стран Европейского союза, граничащих с РФ и республикой Беларусь, ссылаясь на пятый санкционный пакет, прекратили допуск на территорию ЕС автотранспорта, зарегистрированного в РФ и республике Беларусь. Новые санкции коснулись запрета на автомобильные грузоперевозки по территории ЕС, в том числе транзитные. Теперь транспортные средства международной перевозки с российскими и белорусскими регистрационными знаками не смогут перемещать грузы по территории стран ЕС».

В пятом пакете санкций Евросоюза есть ограничения на деятельность предприятий, зарегистрированных на территории России и Белоруссии. То есть, блокируют не движение грузовиков, а именно деятельность.²⁰

Таблица 18 – Количество действующих автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация пунктов пропуска									Распоряжение Правительства от					
	Г	П	ГП	Посн	Носн	КрС	НКрС	ДСт	МСт	961-р	2665-р 2017г.	2665-р в редакции от			
												18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.24
Абхазия	0	0	3	3	0	3	0	0	3	3	3	3	3	3	3
Азербайджан	0	0	3	4	0	3	1	1	3	4	4	4	4	4	4
Грузия	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Казахстан	0	0	33	33	0	33	0	4	29	32	32	32	31	32	31
КНР	0	0	12	12	0	12	0	2	10	10	11	7	9	9	9
Литва	0	0	8	8	0	6	2	1	7	6	8	8	8	8	8
Монголия	0	0	13	6	7	4	9	8	5	13	10	6	6	7	5
Польша	0	0	6	6	0	6	0	0	6	5	6	5	5	5	5
Украина	0	0	38	38	0	38	38	12	26	33	33	28	28	28	27
Финляндия	0	0	15	13	2	15	0	0	15	15	15	15	15	15	15
Эстония	0	1	3	4	0	4	0	1	3	4	4	4	4	4	4
Южная Осетия	0	0	2	2	0	2	0		2	2	1	1	1	1	1
Итого	0	1	137	130	9	127	50	29	110	128	128	114	115	117	113

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Анализируя таблицу по количеству действующих речных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации по сопредельным государствам, можно сделать следующие выводы: Абхазия имеет 3 действующих грузопассажирских пункта пропуска через государственную границу с РФ; Азербайджан: в таблице указано, что у этой страны 4 действующих пункта пропуска, из которых 1 грузопассажирский и 3 постоянных; Казахстан: насчитывается 33 действующих грузовых и 33 грузопассажирских пункта пропуска, а также 4 двусторонних пункта и 29 круглосуточных.

Китай: здесь отмечено 12 действующих пунктов пропуска, включая 2 грузовых и 10 пешеходных; Литва: у этой страны действует 8 пунктов пропуска, из которых 6 грузопассажирских и 2 многосторонних; Монголия: имеет 13 дей-

²⁰ Пятый пакет санкций ЕС

ствующих пунктов пропуска, с различными характеристиками, такими как грузовые, пешеходные и многосторонние.

Украина: обладает 38 действующими пунктами пропуска, включая грузовые, грузопассажирские, постоянные и двусторонние; Финляндия и Эстония: у них по 15 действующих пунктов пропуска, включая грузовые и грузопассажирские.

В целом, по данным таблицы, общее количество действующих речных пунктов пропуска через государственную границу РФ составляет 137, в том числе 130 грузовых, 127 грузопассажирских, 50 работающих на нерегулярной основе, 29 двусторонних, 110 постоянных, 128 круглосуточных, 128 не круглосуточных, 114 многосторонних и 115 многосторонних пунктов.

Таким образом, можно отметить разнообразие характеристик и функций действующих речных пунктов пропуска между Россией и соседними государствами.

Обобщая вышеперечисленные данные, можно отметить, что взаимная граница России с соседними государствами обеспечена довольно обширной сетью действующих автомобильных пунктов пропуска с разнообразными функциями и особенностями. Это подтверждает наличие развитой транспортной и экономической деятельности между государствами, а также необходимость контроля и управления пограничным пространством.

Таблица 19 – Количество не действующих железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП					Распоряжение Правительства от					
	П	ГП	Посн	КрСут	МнСт	961-р	2665-р 2017г.	2665-р в редакции от			
								18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.24
Казахстан	0	5	5	5	5	5	0	0	0	0	0
Украина	1	4	5	5	5	4	1	0	0	0	0
Финляндия	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Итого	1	10	11	11	11	10	1	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Санкции могут оказать негативное влияние на железнодорожные пункты пропуска в России из-за возможных ограничений в международной железнодорожной торговле, изменения маршрутов и объемов перевозок, а также из-за уменьшения транзитного грузопотока через страну. В результате этого пункты пропуска могут столкнуться с уменьшением оборота и доходов, а также снижением спроса на железнодорожные услуги.

Кроме того, санкции могут повлиять на цены на железнодорожные перевозки, так как они могут увеличить расходы на логистику из-за изменений в мировой торговле. Это, в свою очередь, может отразиться на стоимости перевозок для клиентов и повлечь за собой изменения в договоренностях между перевозчиками и грузовладельцами.

Также санкции могут повлиять на техническое обеспечение и инфраструктуру железнодорожных пунктов пропуска из-за возможных сложностей с обновлением и поддержанием необходимых технологий и оборудования, которые могут быть связаны с ограничениями на импорт определенных товаров или технологий.

В целом, санкции могут создать дополнительные препятствия для развития и функционирования железнодорожных пунктов пропуска, что может повлиять на их эффективность и конкурентоспособность на международном рынке. В пятом пакете санкций ЕС размещен список, где указаны запрещенные товары для ввоза в России. В связи с этим сократилось количество железнодорожных перевозок. Принято решение увеличивать пропускную способность пунктов пропуска, вместо увеличения количества пунктов пропуска.²¹

Таблица 20 – Количество действующих железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП									Распоряжение Правительства о					
	Г	П	ПП	Посн	Носн	НКрСут	КрСут	ДСт	МнСт	961-р	2665-р 2017г.	2665-р в редакции от			
												18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.2024
Абхазия	0	0	3	3	0	0	3	0	3	3	3	3	3	3	3

²¹ Пятый пакет санкций ЕС

Продолжение таблицы 20

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП									Распоряжение Правительства о					
	Г	П	ГП	Посн	Носн	НКрСут	КрСут	ДСт	МнСт	961-р	2665-р 2017 г.	2665-р в редакции от			
												18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.2024
Азербайджан	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Казахстан	0	1	21	21	1	0	22	1	21	22	22	22	22	22	22
КНДР	0	0	3	3	0	0	3	0	3	3	3	3	3	3	3
Латвия	0	0	4	2	2	0	4	0	4	3	4	4	2	2	2
Литва	0	0	3	2	1	1	2	0	3	2	3	3	3	3	3
Международный	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Монголия	0	0	3	3	0	0	3	0	3	3	3	3	3	3	3
Польша	0	0	3	3	0	0	3	0	3	2	3	3	3	3	3
Украина	1	0	13	13	2	0	15	0	15	15	15	15	15	15	15
Финляндия	0	0	6	6	0	0	6	0	6	6	6	6	6	6	6
Эстония	0	0	3	3	0	0	3	0	3	3	3	3	3	3	3
Итого	1	1	64	61	6	1	66	1	66	64	67	67	65	65	65

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Можно сделать следующие выводы: количество действующих железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу России составляет 66, включая различные классификации: пешеходные, грузовые, грузопассажирские, работающие на нерегулярной основе, постоянные, двусторонние и многосторонние пункты. Беларусь занимает лидирующую позицию по количеству всех видов пунктов пропуска. Что касается классификации пунктов пропуска, наибольшее количество грузопассажирских пунктов пропуска имеют Казахстан (22) и Украина (15). Следует отметить, что в таблице есть пункты пропуска со сложной классификацией, такие как грузопассажирские, работающие на нерегулярной основе, и другие, что свидетельствует о разнообразии режимов работы железнодорожных пунктов пропуска.

Таким образом, анализ данной таблицы позволяет сделать вывод о разнообразии типов и количества железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу России с сопредельными странами. Важно также отметить, что наличие такого количества пунктов пропуска свидетельствует о высо-

кой логистической активности и важности транспортного сообщения между странами.

Таблица 21 – Количество не действующих воздушных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП						Распоряжение Правительства от					
	ГП	Посн	Носн	НКРС ут	ДСт	МнСт	961-р	2665-р 2017г.	2665-р в редакции от			
									18.12. 20	01.12. 22	01.12. 23	01.05.2 024
Международный	16	14	2	2	14	16	16	5	0	0	0	0
Итого	16	14	2	2	14	16	16	5	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Санкции, налагаемые на воздушные пункты пропуска в России, могут оказать серьезное влияние на их работу и эффективность функционирования. Во-первых, санкции могут привести к ограничению доступа к некоторым технологиям, запчастям и ресурсам, что может повлиять на обслуживание самолетов и инфраструктуру аэропортов.

Кроме того, санкции могут вызвать сокращение международных авиарейсов, что отразится на пассажиропотоке и доходах аэропортов. Также возможно уменьшение объема грузовых перевозок, что повлияет на развитие логистической инфраструктуры и конкурентоспособность воздушных пунктов пропуска.

Другими негативными последствиями санкций для воздушных пунктов пропуска могут быть потеря доверия со стороны международных партнеров и инвесторов, а также ухудшение условий работы для авиакомпаний, что может привести к сокращению количества рейсов и уменьшению доходов от аэропортов. Таким образом, санкции могут серьезно повлиять на развитие и функционирование воздушных пунктов пропуска в России. Также Великобритания, Польша, Чехия и США закрыли воздушное пространство для России. Из-за этого сократились перелеты, но несмотря на это остались воздушные пункты пропуска.

Таблица 22 – Количество действующих воздушных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП							Распоряжение правительства от					
	Г	ГП	Посн	Носн	КрСут	НКрСут	МнСт	961-р	2665-р 2017 г.	2665-р в редакции от			
										18.12. 20	01.12. 22	01.12. 23	01.05. 2024
Международный	1	79	64	16	68	12	80	73	75	73	77	78	77
Итого	1	79	64	16	68	12	80	73	75	73	77	78	77

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Представленная таблица содержит данные о количестве действующих воздушных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации с сопряженными государствами. В таблице указаны характеристики каждого пункта, такие как тип (грузовой, грузопассажирский и т. д.), режим работы (нерегулярный, постоянный), односторонний или двусторонний режим, и особенности работы в течение суток (круглосуточный или нет).

Из таблицы видно, что общее количество действующих воздушных пунктов пропуска составляет 1 штуку. Большая часть из них относится к грузовым-пассажирским пунктам (79 штук), работающим на постоянной основе (64 штуки), преимущественно в двустороннем режиме (68 штук), и круглосуточно-но (68 штук).

Таблица также содержит информацию о дате принятия соответствующих распоряжений Правительства РФ, где утверждены данные пункты пропуска

Кроме того, важно отметить, что составленная таблица предоставляет полезные данные для анализа и контроля за границей Российской Федерации через воздушные пункты пропуска, что является важным аспектом в обеспечении безопасности и контроля миграционных процессов.

Таблица 23 – Количество не действующих морских пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование определяющего государства	Классификация ПП							Распоряжение Правительства от					
	Г	ГП	Посн	Носн	КрСут	НКрСут	МнСт	961-р	2665-р	2665-р в редакции от			
										18.12.20	01.12.22	01.12.23	01.05.2024
Международный	15	29	22	22	5	39	44	32	3	1	1	1	1
Итого	15	29	22	22	5	39	44	32	3	1	1	1	1

Составлено авторов на основании Распоряжений Правительства РФ²²

Санкции могут оказать существенное влияние на морские пункты пропуска в России. В первую очередь, они могут вызвать ограничения в поставках оборудования, технологий, запчастей и других необходимых ресурсов для обслуживания портов и судов. Это может привести к затруднениям в проведении ремонтных работ, реконструкции инфраструктуры и поддержании высоких стандартов безопасности.

Санкции также могут сказаться на международной торговле через российские порты, поскольку могут привести к сокращению объемов грузовых перевозок и уменьшению числа судоходных компаний, которые готовы работать с российскими портами. Это может отразиться на доходах портов, на уровне занятости и на инвестиционной привлекательности отрасли.

Кроме того, санкции могут отразиться на репутации морских пунктов пропуска в России, вызвав у партнеров и клиентов опасения относительно надежности и долгосрочной устойчивости работы портов. Это может привести к потере заказов и инвестиций, а также создать трудности для планирования долгосрочных разработок морских пунктов пропуска.

В целом, санкции могут серьезно осложнить ситуацию в морских пунктах пропуска в России, негативно отразившись на экономике, безопасности и кон-

²² Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

курентоспособности отрасли. Так в пакетах санкций ЕС в отношении России указан список товаров, запрещённых к перевозке, что повлияло на сокращение количества грузовых морских перевозок. Также страны запретили вход судов с флагом России в морское пространство.²³

Таблица 24 – Количество действующих морских пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП							Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	Г	ГП	Посп	Носп	НКрСут	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2011 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.05.2024
Международный	16	62	68	10	7	71	78	57	71	70	71	71	68
Итого	16	62	68	10	7	71	78	57	71	70	71	71	68

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Представленная таблица содержит данные о количестве действующих морских пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации с сопряженными государствами, а также информацию о характеристиках каждого пункта, таких как тип (грузовой, грузопассажирский и т. д.), режим работы (нерегулярный, постоянный), односторонний или двусторонний режим, и особенности работы в течение суток (круглосуточный или нет).

Из таблицы видно, что общее количество действующих морских пунктов пропуска составляет 16 штук, из которых 62 относятся к грузовым пунктам и 68 к грузопассажирским. Большинство пунктов (78 штук) работают на постоянной основе, преимущественно в двустороннем режиме (71 штука), с круглосуточным режимом работы (71 штука).

²³ Запрет на вход в морскую среду ЕС судов с флагом России

Также в таблице содержится информация о датах принятия соответствующих распоряжений Правительства РФ, которые регулируют работу указанных морских пунктов пропуска через государственную границу. Кроме того, приведена классификация пунктов с указанием характера и режима работы.

На основании данных таблицы можно сделать вывод о том, что существует определенное количество морских пунктов пропуска через границу с разнообразными характеристиками и режимами работы, что позволяет обеспечить разнообразные потребности пассажиров и грузоперевозок через морские границы России.

Порты и погранпереходы сейчас работают практически на пределе проходимости. В частности, уход из России крупных контейнерных линий привел к тому, что их заменили небольшие грузоперевозчики, в основном китайские, увеличивается количество судозаходов, снижаются вместимость и класс судов, а отсюда проблемы со скоростью обработки судов и их простоями на рейде.

Таблица 25 – Количество не действующих речных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП					Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	Г	ГП	Посп	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 01.05.2024	
Украина	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Литва	0	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0
Итого	1	2	3	3	3	3	0	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Санкции могут оказать влияние на речные пункты пропуска в России в различных аспектах. Одним из основных негативных последствий санкций для речных пунктов пропуска является возможное снижение объемов международной торговли, что может привести к уменьшению грузооборота и доходов

участников речного транспорта. Это может повлиять на спрос на услуги пропуска и перевозки через речные пункты.

Кроме того, санкции могут повлечь за собой изменения в структуре торговых маршрутов, что может привести к необходимости переналадки логистических схем и маршрутов доставки. Это может создать дополнительные расходы и сложности для компаний, использующих речные пункты пропуска для перевозок.

Санкции также могут повлиять на инфраструктуру и техническое состояние речных пунктов пропуска из-за возможных ограничений в импорте технологий, оборудования и материалов. Это может замедлить процессы модернизации и развития инфраструктуры пунктов пропуска, что в свою очередь может сказаться на их эффективности и конкурентоспособности.

Таким образом, санкции могут создать негативные условия для развития и функционирования речных пунктов пропуска, ограничивая их возможности и потенциал в условиях международных ограничений и напряженной ситуации.

Таблица 26 – Количество действующих речных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование споредельного государства	Классификация ПП						Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Посн	Носн	КрСуг	НКрСуг	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-п в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-п в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-п в ред. 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-п в ред. 01.05.2024
Эстония	1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0
Казахстан	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП						Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Посн	Носн	КрСут	НКрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024
КНР	2	2	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2
Литва	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Итого	0	44	28	58	14	55	0	58	14	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Посмотрев на представленную таблицу «Количество действующих речных пунктов пропуска через государственную границу РФ», можно сделать следующие выводы и анализ:

Можно сделать следующие выводы: в таблице 26 представлено количество действующих речных пунктов пропуска через государственную границу России, обозначенных для различных сопредельных государств: Эстонии, Казахстана, Китая (КНР), Литвы. Согласно данным таблицы, наибольшее количество речных пунктов пропуска через государственную границу с Россией имеет Китай (58 в общей сложности, включая различные классификации), а также Казахстан (44 пункта) и Литва (28 пунктов). Китай характеризуется наибольшим разнообразием классификаций пунктов пропуска: двусторонних, многосторонних, круглосуточных, а также постоянных и других видов. Эстония и Литва имеют по одному пункту пропуска через границу России, который обладает определенной классификацией. Общая сумма всех пунктов пропуска, представленных в таблице, составляет 201, что также показывает значительный объем речных пунктов пропуска через государственную границу России.

Таким образом, анализ таблицы позволяет увидеть разнообразие классификаций речных пунктов пропуска и их распределение по сопредельным государствам, что демонстрирует интенсивные транспортные связи между Россией и указанными странами.

Таблица 27 – Количество действующих смешанных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП				Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Поен	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024
КНР	14	14	14	14	12	12	7	8	8	8
Итого	14	14	14	14	12	12	7	8	8	8

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Санкции могут оказать значительное влияние на смешанные пункты пропуска в России, которые обслуживают как авиационные, так и морские перевозки. В условиях введения санкций возможны следующие негативные последствия для таких пунктов пропуска:

1) ограничения в поставках и оборудовании: Санкции могут вызвать затруднения в получении необходимого оборудования, технологий и запчастей как для авиационной, так и для морской части пункта пропуска. Это может негативно отразиться на обслуживании самолетов и судов, а также на безопасности и эффективности работы пункта пропуска;

2) уменьшение объемов грузоперевозок: Санкции могут привести к сокращению международных грузоперевозок через смешанные пункты пропуска из-за снижения спроса на услуги перевозки. Это может снизить доходы пунктов пропуска и создать сложности для работы логистической инфраструктуры;

3) ограничение международных перевозок: Введение санкций может привести к ограничениям воздушного и морского сообщения с некоторыми странами, что повлечет за собой снижение числа международных рейсов и линий морских перевозок. Это может оказать отрицательное влияние на пассажиропоток и торговые потоки через смешанные пункты пропуска;

4) ухудшение репутации и привлекательности: Санкции могут повлиять на репутацию смешанных пунктов пропуска в глазах иностранных партнеров и клиентов, вызвав опасения относительно устойчивости и надежности работы пунктов. Это может привести к потере заказов, снижению инвестиций и осложнениям в развитии инфраструктуры.

В отношении погранпереходов с Китаем у РЖД обширные планы. В этом году завершено строительство трансграничного моста через Амур в Еврейской автономной области и железнодорожного пункта пропуска «Нижнеленинское — Тунцзян», что позволит на 700 км сократить расстояние для грузов, следующих с территории России на северо-восток КНР. Ранее заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило сообщал, что компания начала проработку вопроса об открытии четырех новых погранпереходов на границе с Китаем: «Староцурухайтуйский (Приаргунск) — Хэйшаньтоу» в Забайкальском крае, «Благовещенск — Хэйхе» и «Джалинда — Мохэ» в Амурской области, а также «Лесозаводск — Хулинь» в Приморском крае.

Таким образом, санкции могут серьезно усложнить условия работы смешанных пунктов пропуска в России, создавая проблемы как в обслуживании пассажиров и грузов, так и в развитии и поддержании инфраструктуры смешанных пунктов пропуска.

Таблица 28 – Количество действующих озёрных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП				Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Носн	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024
Эстония	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Итого	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Из представленной таблицы «Количество действующих озёрных пунктов пропуска через государственную границу РФ» можно сделать следующие выводы и анализ: В таблице представлено количество действующих озёрных пунктов пропуска через государственную границу России, обозначенных для сопредельного государства - Эстонии. Согласно данным таблицы, единственный озёрный пункт пропуска через государственную границу с Эстонией имеет классификацию "ГП" (гидропост), "Носн" (носильный), "КрСут" (круглосуточный) и "МнСт" (многосторонний).

Таким образом, из представленной таблицы можно сделать вывод о незначительном количестве озёрных пунктов пропуска через государственную границу России с Эстонией и их дальнейшем отсутствии в соответствии с изменениями в распоряжениях Правительства РФ.

Таблица 29 – Количество не действующих паромных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП				Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Носн	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024
Международный	3	3	3	3	1	0	0	0	0	0
Итого	3	3	3	3	1	0	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ²⁴

Санкции, наложенные на Россию, могут оказать серьезное влияние на паромные пункты пропуска в стране. Такие санкции могут привести к снижению объема международной торговли, что повлечет за собой сокращение количества паромных перевозок через границу. Это может привести к уменьшению

²⁴ Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»

числа пассажиров и грузов, перевозимых через паромные пункты пропуска, а также к сокращению доходов для компаний, занимающихся этим видом транспорта.

Помимо этого, санкции могут вызвать увеличение бюрократических процедур на границе, задержки в перемещении грузов и пассажиров, что может негативно сказаться на эффективности работы паромных пунктов пропуска. Также возможны повышение цен на услуги паромных перевозок и увеличение сложности осуществления международных перевозок через паромные пункты.

В целом, санкции могут создать серьезные проблемы для паромных пунктов пропуска в России, осложняя их работу и уменьшая объемы перевозок через них.

Таблица 30 – Количество не действующих пешеходных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП				Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ГП	Посн	КрСуг	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.202	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.202	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.202
КНР	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0
Итого	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Санкции, которые были наложены на Россию, также оказывают влияние на пешеходные пункты пропуска в стране. Из-за санкций могут возникать ряд проблем и ограничений для людей, пересекающих границу пешим порядком. В условиях санкций могут усилиться меры контроля и безопасности на пешеходных пунктах в рамках борьбы с незаконными попытками пересечения границы.

Также санкции могут привести к уменьшению числа пешеходов, использующих пункты пропуска из-за экономических трудностей, вызванных санкциями. Это может сказаться на потоке пешеходов через границу и на работе пешеходных пунктов пропуска. Возможны также задержки и ограничения в пере-

сечении границы для пешеходов из-за ужесточенных проверок и мер безопасности.

Кроме того, санкции могут отразиться на общей обстановке и экономической ситуации в стране, что также может повлиять на работу пешеходных пунктов пропуска. Таким образом, санкции приводят к ряду негативных последствий для пешеходных пунктов пропуска в России, создавая различные проблемы и вызывая сложности в пересечении границы.

Таблица 31 – Количество действующих пешеходных пунктов пропуска через государственную границу РФ

Наименование сопредельного государства	Классификация ПП				Количество действующих пунктов пропуска через государственную границу РФ в соответствии с распоряжениями Правительства от					
	ПП	Посп	КрСут	МнСт	04.10.2001 № 961-р	29.11.2017 № 2665-р	29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023	29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024
Эстония	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Итого	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Составлено автором на основании Распоряжений Правительства РФ

Из представленной таблицы видно, что количество действующих пешеходных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации с Эстонией составляет один. Эти пункты классифицируются как грузопассажирский, постоянный, круглосуточный и двусторонний. Количество таких пунктов остается постоянным с 04.10.2001 года.

Международные перевозки грузов через пункты пропуска в России являются важным элементом мировой логистики. Они обеспечивают транспортировку товаров между странами и континентами, способствуют развитию экономики и укреплению международных отношений.

В России существует значительное количество пунктов пропуска, через которые осуществляются международные перевозки грузов. Они расположены на границе с различными странами, такими как Казахстан, Китай, Украина, Финляндия и другими.

Международные перевозки грузов на пунктах пропуска в России осуществляются различными видами транспорта, включая автомобильный, желез-

нодорожный, морской и авиационный. Пункты пропуска оборудованы специальной инфраструктурой для облегчения грузоперевозок, такой как весовые, склады, таможенные посты и другие.

Одним из ключевых аспектов международных перевозок грузов в России является таможенное оформление. Таможенные посты на пунктах пропуска осуществляют контроль и проверку грузов, их таможенное оформление и уплату необходимых пошлин и налогов.

Подводя итог проведенному анализу, можно сказать следующее. В период с 2011 по 2015 годы в России произошло некоторое изменение в системе международных перевозок грузов на пунктах пропуска. В этот период было активно развито сеть пунктов пропуска грузов на границе России с другими странами, что способствовало увеличению объема грузоперевозок.

Одним из наиболее значимых событий в данном периоде является открытие новых пунктов пропуска грузов на границе с Китаем, что привело к увеличению объемов транзитных перевозок через территорию России. Кроме того, было улучшено оборудование на пунктах пропуска, что повысило эффективность и безопасность грузоперевозок.

В период с 2019 по 2022 годы было заметно продолжение развития системы международных перевозок грузов на пунктах пропуска. В этот период были открыты новые пункты пропуска на границе с Белоруссией и другими странами, что способствовало дальнейшему увеличению объемов международных грузоперевозок.

Таким образом, сравнивая изменения в системе международных перевозок грузов на пунктах пропуска в России с 2011-2015 гг. и в период с 2019-2022 гг., можно отметить, что было продолжено активное развитие данной сферы, открыты новые пункты пропуска и улучшено оборудование на существующих.

Развитие таможенной службы до 2030 года предполагает использование передовых технологий для улучшения контроля за перемещением товаров и соблюдением таможенных правил. Пункты пропуска должны быть оснащены со-

временным оборудованием для более эффективного контроля над перемещением товаров через границу.

Основные направления стратегии развития таможенной службы до 2030 года могут включать:

1) автоматизация процессов таможенного контроля с помощью использования систем искусственного интеллекта и машинного обучения для более точного выявления нарушений и контрабанды;

2) улучшение профессиональной подготовки сотрудников таможенной службы для эффективного применения новых технологий и методов контроля;

3) совершенствование международного сотрудничества и обмена информацией между различными таможенными службами для более эффективного пресечения незаконных операций;

4) развитие инфраструктуры пунктов пропуска, включая улучшение дорожной сети, строительство новых зданий и обновление оборудования для обеспечения более быстрой и эффективной работы;

5) внедрение программ по сокращению бюрократических процедур и упрощению таможенного оформления для уменьшения времени пребывания грузов на пунктах пропуска;

6) эффективная стратегия развития таможенной службы и пунктов пропуска до 2030 года поможет обеспечить безопасность государства, защитить экономику от незаконных действий и способствовать развитию торговли.

Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-р стратегия развития таможенной службы 2030 года включает в себя следующие аспекты. (табл. 35)

Таблица 32 – Стратегические цели ФТС до 2030 года

Цель	Содержание
Цифровая трансформация	Цифровая трансформация технологий таможенного оформления и контроля. Внедрение “искусственного интеллекта”. Обработка больших объемов данных. Передовые методы таможенного аудита. Аналитики и управления информацией.
Результативная для государства	Эффективное противодействие угрозам национальной безопасности. Полнота взимания таможенных платежей.

Цель	Содержание
Качественно новая таможенная служба	Новые принципы организации деятельности. Полномасштабная автоматизация.
Незаметная для законопослушного бизнеса	Бесконтактность и электронный документооборот для добросовестных участников ВЭД на всех стадиях совершения таможенных операций.
Полномасштабная цифровизация	Передовые технологии при совершении таможенных операций. Электронные системы верификации и сертификации происхождения товаров. Цифровизация механизма уплаты таможенных пошлин, налогов и иных платежей, взимание которых возложено на таможенные органы. Цифровизация документирования оперативно-розыскной деятельности. Использование дронов и других современных технических средств и технологий контроля.
Полномасштабная автоматизация	Автоматизация операций при проведении государственного контроля в пунктах пропуска. Автоматизация процесса контроля правильности классификации товаров. Автоматизация алгоритмов сверки сведений.
Эффективное противодействие угрозам экономической безопасности	Система контроля товаров, перемещаемых в рамках международной электронной торговли. Умная, гибкая, информационно-насыщенная, самонастраивающаяся система управления рисками. Эффективная и устойчивая система профилактики нарушений таможенного законодательства.

Основываясь на представленные данные (табл. 32), можно сделать следующие выводы. Основными стратегическими целями ФТС до 2030 года являются цифровая трансформация, результативная деятельность для государства, качественная новая таможенная служба и полномасштабная цифровизация.

Фокус на цифровую трансформацию включает в себя внедрение "искусственного интеллекта", обработку больших объемов данных, передовые методы таможенного аудита и аналитику управления информацией для повышения эффективности таможенного оформления и контроля.

Результативная деятельность для государства заключается в эффективном противодействии угрозам национальной безопасности, полноте взимания таможенных платежей и создании качественно новой таможенной службы с но-

выми принципами организации и полномасштабной автоматизацией.

Цифровизация направлена на современные технологии при совершении таможенных операций, электронные системы верификации и сертификации товаров, цифровизацию механизма уплаты таможенных пошлин и налогов, а также использование дронов и других технологий контроля.

Важными аспектами являются также автоматизация операций при государственном контроле, эффективное противодействие угрозам экономической безопасности и разработка системы контроля товаров в рамках международной электронной торговли.

Таким образом, стратегические цели ФТС до 2030 года направлены на цифровую трансформацию, улучшение результативности для государства, создание качественной новой таможенной службы и полномасштабную цифровизацию для эффективного контроля и управления таможенными процессами.

Стратегия 2030 также включает в себя переход от электронной таможни к интеллектуальной таможне. (табл. 33)

Таблица 33 – Отличие электронной таможни от интеллектуальной таможни в России согласно стратегии 2030 года

Электронная таможня 2020 года	Интеллектуальная таможня 2030 года
АПС “Личный кабинет участника ВЭД”	Систематический анализ электронных разрешительных документов
Единые лицевые счета плательщиков таможенных платежей	Современные платежные решения
Автоматизация применения системы управления рисками	Электронное межведомственное взаимодействие на пространстве ЕАЭС
Автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров	Оценка уровня риска каждой товарной партии в режиме реального времени
16 мест таможенного декларирования	“Интеллектуальный пункт пропуска”

Сравнивая электронную таможню 2020 года и интеллектуальную таможню 2030 года согласно стратегии 2030 года, можно сделать вывод, что развитие технологий и усовершенствование процессов в таможенной сфере идет в направлении улучшения эффективности и точности работы таможенных служб. Интеллектуальная таможня 2030 года представляет собой более современные и

интеллектуальные решения, такие как систематический анализ электронных разрешительных документов, оценка уровня риска каждой товарной партии в режиме реального времени и электронное межведомственное взаимодействие на пространстве ЕАЭС. Таким образом, интеллектуальная таможня является более продвинутой и перспективной моделью, которая позволяет улучшить контроль и управление перемещением товаров через таможенную границу.

3 августа 2023 года Президент Российской Федерации Владимир Путин провел совещание с членами Правительства РФ. Одной из тем стала реализация мероприятий по обустройству пунктов пропуска через государственную границу России. С докладом по этому вопросу выступил Министр транспорта Виталий Савельев. Как напомнил Министр, на сегодняшний день в России функционирует 314 пунктов пропуска через государственную границу. Минтранс совместно с ФСБ и ФТС России утвержден перечень из 84 приоритетных пунктов пропуска.

Особое внимание Минтранс уделяет приоритетным участкам государственной границы. Так, на сухопутной границе с Казахстаном (7600 км) сейчас функционирует 50 пунктов пропуска. В апреле текущего года совместно с казахстанской стороной утвержден план мероприятий, предусматривающий комплексную реконструкцию 10 наиболее приоритетных автомобильных пунктов пропуска. Все работы планируется завершить в 2027 году.

На границе с Китаем (4200 км) работает 19 пунктов пропуска. В прошлом году реконструирован крупнейший в стране железнодорожный пункт пропуска Забайкальск, который пропускает почти 16 млн тонн грузов в год. Совместно с ФТС России переведен на круглосуточный режим работы автомобильный пункт пропуска Забайкальск, его пропускная способность увеличена с 280 до 600 грузовых автомобилей в сутки. Кроме того, был введен трансграничный железнодорожный мост и пункт пропуска Нижнеленинское (5 млн тонн грузов в год), переведен на круглосуточный режим работы железнодорожный пункт пропуска Махалино, запущено движение через автомобильный пункт пропуска Кани-Курган.

Значительная работа ведется на российско-азербайджанском участке границы, на котором расположено 5 пунктов пропуска. В текущем году планируется завершить полную реконструкцию пункта пропуска Яраг-Казмаляр. Количество грузовых полос там увеличено с 4 до 11, что позволило увеличить пропускную способность с 400 до 1100 грузовых транспортных средств в сутки. Запущено движение в пункте пропуска Тагиркент-Казмаляр, там обеспечена пропускная способность в объеме 600 грузовых транспортных средств в сутки. В результате выполненных работ пропускная способность на российско-азербайджанском участке границы выросла более чем в 4,5 раза – с 400 до 1900 грузовиков в сутки.

В текущем году также планируется завершить реконструкцию единственного на границе с Грузией автомобильного пункта пропуска Верхний Ларс. Ранее в этом году в пункте пропуска за счет уникальных проектных решений было увеличено число полос движения с 15 до 39.

Всего в 2023 году запланирован комплекс мероприятий в 73 пунктах пропуска. В перспективе до 2025 года планируется в 2 раза увеличить пропускную способность приоритетных пунктов пропуска, а также привести в нормативное состояние не менее 50 % всех пунктов пропуска через государственную границу к концу 2025 года.

Таким образом, международные перевозки грузов на пунктах пропуска в России играют важную роль в мировой логистике и являются ключевым звеном в обеспечении транспортировки товаров между различными странами и континентами.

3 ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

3.1 Выявление проблем осуществления международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений и обоснованные пути их решения

Осуществление международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений может столкнуться с рядом проблем, которые требуют обоснованных путей их решения. Рассмотрим некоторые из этих проблем и возможные их решения.

Ограничения на использование определенных видов транспорта: Санкции могут запрещать или ограничивать использование определенных видов транспорта для международных перевозок. В таком случае одним из путей решения может быть использование альтернативных видов транспорта, которые не подпадают под санкционные ограничения. Например, если санкции касаются морских перевозок, можно рассмотреть возможность использования железнодорожных или авиационных маршрутов.

Ограничения на пересечение границы: Санкционные ограничения могут затрагивать процедуры пересечения границы и создавать дополнительные сложности при международных перевозках. В данном случае одним из решений может быть проведение предварительной работы по организации процедур пересечения границы, включая проверку и согласование необходимых документов заранее, чтобы избежать задержек на границе.

Проблемы с таможенными процедурами: Санкции могут влиять на таможенные процедуры и требования при международных перевозках. Для решения этой проблемы важно установить четкую коммуникацию с таможенными властями и заранее согласовать все необходимые документы и процедуры, чтобы минимизировать риски задержек или проблем на границе.

Необходимость поиска альтернативных маршрутов: Санкционные ограничения могут требовать перехода на альтернативные логистические маршру-

ты. Для успешной реализации этого требуется проведение анализа и поиск оптимальных путей доставки, учитывая доступность и безопасность каждого маршрута. Может потребоваться установление новых деловых связей и партнерств с компаниями, не подпадающими под санкционные ограничения.

Риск нарушения санкций: Одной из значимых проблем является риск нарушения санкций в процессе международных перевозок грузов. Для предотвращения такого риска необходимо тщательное изучение санкционных ограничений и соблюдение всех правил и требований, связанных с проведением международных перевозок. Это может включать проверку всех документов и лиц, связанных с грузом, а также установление контрольных точек и системы мониторинга для отслеживания соблюдения санкций.

Финансовые ограничения. Санкции могут также повлиять на финансовые аспекты международных перевозок. Например, может возникнуть ограничение доступа к определенным банковским услугам или процедурам оплаты. В таком случае может потребоваться поиск альтернативных финансовых инструментов или проведение дополнительных процедур для обеспечения безопасной и эффективной оплаты услуг.

Политическая нестабильность. Санкции могут быть результатом политической нестабильности между странами. В такой ситуации важно учитывать изменчивость политической ситуации и принимать меры для обеспечения безопасности и стабильности международных перевозок. Может потребоваться установление новых коммуникационных каналов и стратегий, чтобы справиться с геополитическими вызовами и проблемами.

В общем, осуществление международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений требует тщательного планирования, организации и соблюдения всех правил и требований. Важно строить коммуникацию с вовлеченными сторонами, быть готовыми к переменам и искать альтернативные решения при возникновении проблем.

Проблемы международных перевозок грузов могут быть связаны с различными аспектами, такими как экологические, экономические, пандемия и ис-

пользование инновационных технологий. Рассмотрим каждый из этих аспектов подробнее.

Экологические аспекты. Одной из основных проблем в международных перевозках грузов является их негативное влияние на окружающую среду. Грузовые транспортные средства излучают значительное количество выбросов, что приводит к загрязнению воздуха и изменению климатических условий.

Для снижения негативного влияния грузовых перевозок на окружающую среду важно использовать более экологически чистые виды транспорта, такие как электрические и гибридные автомобили, поезда на электричестве или транспортные суда, работающие на альтернативных источниках энергии.

Экономические аспекты: Международные перевозки грузов также сталкиваются с различными экономическими проблемами. Санкции, тарифы и таможенные пошлины могут ограничивать или удорожать транспортировку грузов через границы. Для решения таких проблем необходимо проводить детальный анализ экономической ситуации в странах-участниках перевозки, использовать альтернативные транспортные маршруты и стратегии, а также вести переговоры и договоренности с властями и организациями, чтобы облегчить и удешевить грузоперевозки.

Пандемия и ее влияние на международную грузоперевозку. Время пандемии COVID-19 сильно повлияло на международные перевозки грузов. Закрытие границ, ограничения на перемещение и логистические сложности создали препятствия для грузоперевозок.

Для решения этой проблемы необходимо соблюдать руководящие принципы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Всемирной торговой организации (ВТО) в отношении безопасности и продолжительности международных перевозок грузов в условиях пандемии. Кроме того, использование цифровых технологий и автоматизации может помочь справиться с проблемами, связанными с международной грузоперевозкой во время пандемии.

Инновационные технологии в области международной перевозки грузов. Использование инновационных технологий, таких как автономные транспорт-

ные средства, дроны и интернет вещей (IoT), может значительно улучшить эффективность и безопасность международных грузоперевозок. Эти технологии могут повысить точность и скорость доставки груза, автоматизировать процессы складирования и отслеживания груза, а также снизить затраты на транспортировку. Однако внедрение инновационных технологий требует соответствующей инфраструктуры, обучения персонала и регулирования правил и мер безопасности.

Таким образом, подводя итог вышесказанному, проблемы международных перевозок грузов могут быть сложными и разнообразными, но с помощью тщательного планирования, использования передовых технологий и сотрудничества между странами и организациями можно снизить негативное влияние этих проблем и обеспечить более эффективные международные грузоперевозки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях санкционных ограничений международные перевозки грузов становятся более сложными и требуют дополнительного внимания со стороны компаний, занимающихся логистикой. Перед проведением таких перевозок необходимо учитывать ряд факторов и следовать определенным правилам, чтобы избежать нарушения санкционных мер и потенциальных негативных последствий.

Первым шагом при организации международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений следует подробно изучить санкционные списки и ограничения, установленные международными организациями и государствами. Это могут быть списки физических и юридических лиц, доступ к которым запрещен или ограничен из-за их связи с определенными санкционированными государствами или организациями.

Далее, следует тщательно проверить все стороны, связанные с перевозкой груза, включая грузополучателя, грузоотправителя, перевозчика и прочих участников. Важно убедиться, что ни одна из них не находится в санкционном списке, а также отслеживать обновления в этих списках в течение всего процесса перевозки.

При выборе маршрута следует рассмотреть возможные пересечения санкционных границ и избегать транзита через санкционируемые территории или порты. Контроль за грузом должен быть усилен, и следует аккуратно документировать процесс перевозки, включая возникшие задержки или изменения маршрута.

Поощряется сотрудничество с профессиональными логистическими компаниями, которые имеют опыт в организации перевозок в условиях санкционных ограничений. Они смогут предоставить советы и поддержку в обеспечении соблюдения всех требований и минимизации рисков.

В целом, организация международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений требует более тщательного планирования, контроля и

соблюдения правил. Для минимизации рисков рекомендуется обратиться за консультацией к юридическим и логистическим специалистам, которые помогут разработать стратегию и обеспечить законное и безопасное выполнение перевозок.

В ходе написания курсовой работы были выявлены основные аспекты и проблемы, связанных с международными перевозками грузов в условиях санкционных ограничений, а также разработаны рекомендации и решения для их эффективной организации и выполнения.

Изучены законодательства и правила, регулирующие международные перевозки грузов в условиях санкций, с целью определения запретов, ограничений и требований, связанных с перемещением определенных товаров и грузов.

Проведен анализ документации и сертификатов, необходимых для легального и безопасного осуществления международных перевозок грузов в рамках санкционных ограничений.

Исследованы логистические аспекты и поиск альтернативных маршрутов, портов и транспортных средств для обеспечения непрерывности перевозок и обхода ограничений.

Проведена оценка рисков и последствий нарушения санкций, а также изучены механизмы применения санкций в случае их нарушений.

А также разработаны рекомендации и решения по эффективной организации международных перевозок грузов в условиях санкционных ограничений с учетом законодательных требований и логистических потребностей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eaeunion.org/>. – 23.05.2024.

2 Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ (ред. от 19.12.2022, с изм. от 28.04.2023) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.03.2023) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pravo.gov.ru>. – 23.05.2024.

3 Федеральный закон «Об основах государственного регулирования внешне-торговой деятельности» от 08.12.2003 № 164-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]: Принят Гос. Думой 21 ноября 2003 г.: одобр. Советом Федерации 26 ноября 2003 г. Доступ из справ. - правовой системы «КонсультантПлюс». Режим доступа : https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/. – 23.05.2024.

4 Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов (утв. Минфином России) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://minfin.gov.ru/>. – 23.05.2024

5 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 23.05.2024

6 Распоряжение ГТК России от 4 октября 2001 года N 961-Р «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/01r00961/>. – 10.04.2024.

7 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р «О пунктах

пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 10.04.2024.

8 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. от 18.12.2020 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 10.04.2024.

9 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2022 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 10.04.2024.

10 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.12.2023 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 10.04.2024.

11 Распоряжение Правительства РФ от 29.11.2017 № 2665-р в ред. 01.05.2024 «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.alt.ru/tamdoc/17rs2665/>. – 10.04.2024.

12 Акматалиева, А. С. Таможенная статистика [Электронный ресурс] : учебное пособие для вузов / А.С. Акматалиева. – М.: Юрайт, 2024. – 306 с. – Режим доступа : <https://urait.ru/book/tamozhennaya-statistika-543909>. – 10.04.2024.

13 Аналитические материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://eec.eaeunion.org>. – 10.12.2023.

14 Анистратова, А. В. Актуальные проблемы в области международных перевозок грузов в условиях 2022-2023 годов и формирование новых транспортных маршрутов / А. В. Анистратова, Д. В. Бурдель, Н. Х. Мамедова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2023. – № 5-1 (80). – С. 147-152.

- 15 Буваева, Н. Г. Международное таможенное право : учебник. / Н.Г. Буваева. – М.: Юрайт, 2019. – 376 с.
- 16 Бударина, Н. А. Показатели внешнеэкономического потенциала России [Электронный ресурс] / Н. А. Бударина, Ю. А. Басалаева // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 3-1(54). – С. 23-28. – Режим доступа : <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=45589056>. – 10.12.2023.
- 17 Вахрушев, В. Ю. Таможенная логистика в санкционных условиях / В. Ю. Вахрушев, М. Б. Худжатов // Маркетинг и логистика. – 2022. – 3 (41). – с. 12-24.
- 18 Вахрушев, В. Ю. Вопросы таможенной логистики в Российской Федерации / В. Ю. Вахрушев, М. Б. Худжатов // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. – 2020. – № 4. – С. 70-74.
- 19 Голубчик, А. М. Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект / А. М. Голубчик, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник: науч. электрон. журн. – 2022. – № 3. – С. 50-58.
- 20 Гомон, И. В. Оценка влияния изменения ставок импортных пошлин на динамику объемов импорта в РФ / И. В. Гомон, Е. А. Заседателева, Э. Н. Кашкинова // Тенденции развития науки и образования. – 2020. – № 63-4. – С. 132-136.
- 21 Дерен, В. И. Мировая экономика и международные экономические отношения [Электронный ресурс] : учебник и практикум для вузов / В. И. Дерен. – 3-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2024. – 617 с. – Режим доступа : <https://urait.ru/book/mirovaya-ekonomika-i-mezhdunarodnye-ekonomicheskie-otnosheniya-541428>. – 10.04.2024.
- 22 Доклад о взаимной торговле стран-членов ЕАЭС в 2019 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr.pdf>. – 27.05.2024.
- 23 Евразийская экономическая интеграция – 2019. – М.: ЦИИ ЕАБР, 2019. – 140 с.

- 24 Запрет перелетов ЕС – Запрет перелетов ЕС. – Режим доступа : https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022/files/Запрет%20перелетов%20ЕС%20рус%20.pdf. – 24.04.2024.
- 25 Запрет на вход в морскую среду ЕС судов с флагом России. – Режим доступа: https://uslugi.tpprf.ru/upload/Proclamation%2010371_continuation%202023.pdf. – 24.04.2024.
- 26 Кожикина, А. О. Тенденции развития международных перевозок с 2022 года по сегодняшний день / А. О. Кожикина, А. П. Гущина, Д. А. Соколова // Транспорт. Перевозки. – 2023. – № 12. – С. 29-36.
- 27 Кузякин, Ю. П. Основы таможенного регулирования Евразийского экономического союза : учебное пособие / Ю.П. Кузякин, Ш.С. Абулов. – М.: РУСАЙНС, 2023 – 188 с.
- 28 Легкий, А. А. Особенности таможенно-тарифного регулирования в условиях ЕАЭС / А. А. Легкий, А. В. Фролова, Л. К. Нерсисян // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2021. – № 11-1. – С. 119-121.
- 29 Махмутова, Е. В. Влияние антироссийских санкций на Евразийский экономический союз / Е. В. Махмутова // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2019. – № 3. – С. 99-117.
- 30 Министерство экономического развития РФ. Портал внешнеэкономической информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.ved.gov.ru/mdb/restrictive_measures/customs_regulation/. – 25.05.2024.
- 31 Мировая экономика в 2 ч. Часть 1: учебник для вузов / Б. М. Смитиенко [и др.] ; под редакцией Б. М. Смитиенко, Н. В. Лукьянович. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2021. – 216 с.
- 32 Морские порты России во втором квартале 2023 года. – Режим доступа : <https://portnews.ru/news/350663/>. – 25.05.2024.
- 33 Непарко, М. В. Экспорт и импорт товаров в условиях санкций / М. В. Непарко, А. В. Нестеренко // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – № 7. – С. 168-171.

- 34 Новикова, С. А. Таможенное дело и таможенное регулирование в ЕАЭС [Электронный ресурс] : учебник для вузов / С. А. Новикова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2024. – 380 с. – Режим доступа : <https://urait.ru/book/tamozhennoe-delo-i-tamozhennoe-regulirovanie-v-eaes-539560>. – 25.05.2024.
- 35 Новикова, С. А. Таможенное дело : учебник для бакалавриата и магистратуры / С. А. Новикова. – М.: Юрайт, 2018. – 302 с.
- 36 Одинцова Е. В. Влияние антироссийских санкций на логистику и внешнеэкономическую деятельность [Электронный ресурс] / Е. В. Одинцова // Российский внешнеэкономический вестник: науч. электрон. журн. – 2023. – № 2. – С. 73–79. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-antirossiyskih-sanktsiy-na-logistiku-i-vneshneekonomicheskuyu-deyatelnost>. – 10.04.2024.
- 37 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2011-2015 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 10.04.2024.
- 38 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со всеми странами в 2018-2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 10.12.2023.
- 39 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2011 и 2015 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/folder/511> .–10.12.2023.
- 40 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами в 2021 и 2022 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/folder/511> .–10.12.2023.
- 41 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами ЕАЭС в 2018-2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/folder/509> . – 10.04.2024
- 42 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2011-2015 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<https://customs.gov.ru/folder/507>. – 10.12.2023.

43 Показатели внешнеторгового оборота, экспорта, импорта России со странами СНГ в 2018-2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/folder/507>. – 10.12.2023.

44 Покровская О. Д. Развитие логистической транспортной системы России в условиях санкций // Бюллетень результатов научных исследований. – 2023. – Вып. 3. – С. 58-72.

45 Покровская О. Д. Ответы российской логистической системы на вызовы западных санкций: обход или нивелирование? [Электронный ресурс] / О. Д. Покровская // Бюллетень результатов научных исследований : науч. электрон. журн. – 2022. – № 4. – С. 48-73. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/otvety-rossiyskoy-logisticheskoy-sistemy-na-vyzovy-zapadnyh-sanktsiy-obhod-ili-nivelirovanie> –10.04.2024.

46 Покровская, В. В. Таможенное дело в 2 ч. Часть 1: учебник для академического бакалавриата / В. В. Покровская. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – 298 с.

47 Попова, Л. И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств : учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2018. – 311 с.

48 Прокушев, Е. Ф. Внешнеэкономическая деятельность : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Е. Ф. Прокушев, А. А. Костин ; под ред. Е. Ф. Прокушева. – 10-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2020. – 450 с.

49 Российский экспортный центр: Информационный бюллетень. Ограничительные меры и контрмеры. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 10.02.2024.

50 Пятый пакет санкций ЕС – Режим доступа : <https://uslugi.tpprf.ru/Пятый%20пакет%20санкций%20ЕС.pdf>. – 10.04.2024.

51 Сабаева, О. Н. Перевозка автомобильным транспортом импортных товаров в Россию в условиях санкций / О. Н. Сабаева // Молодой ученый. — 2024. — № 2 (501). — С. 120-122.

- 52 События после отчетной даты: риски и последствия введения санкций в 2022 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>. – 10.12.2023.
- 53 Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru>. – 18.05.2024.
- 54 Филиппова, Е. О. Ф Таможенное право: учебное пособие / Е. О. Филиппова; Оренбургский гос. ун-т. – Оренбург: ОГУ, 2019 – 124 с.
- 55 Черноносова Н. В. Перестройка логистической деятельности в условиях санкций / Наталья Валерьевна Черноносова // Экономика: вчера, сегодня и завтра: науч. электрон. журн. – 2022. – № 12. – С. 270-276.
- 56 Экспорт и импорт РФ – 2019. Объемы, структура, товары. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/226112>. – 10.12.2023.
- 57 Экспорт услуг. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2020. – 197 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Структура пунктов пропуска РФ

Регион РФ	Вид ППП	Значение показателей по годам, ед.						2024/ 2001
		2001	2017	2020	2022	2023	2024	
Адыгея	АПП	1	0	0	0	0	0	0,0
Алания	АПП	3	2	2	2	2	2	66,7
Алания	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Алтайский край	АПП	14	9	9	9	9	9	64,3
Алтайский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Алтайский край	ЖДПП	4	4	4	4	4	4	100,0
Амурская область	АПП	0	1	1	1	1	1	100,0
Амурская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Амурская область	ППП	0	1	0	0	0	0	0,0
Амурская область	СПП	5	7	3	3	3	3	60,0
Архангельская область	ВПП	1	1	0	1	1	1	100,0
Архангельская область	МПП	4	2	2	2	2	2	50,0
Астраханская область	АПП	4	1	1	1	1	1	25,0
Астраханская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Астраханская область	ЖДПП	1	2	2	2	2	2	200,0
Астраханская область	МПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Белгородская область	АПП	13	11	8	8	8	8	61,5
Белгородская область	ВПП	1	1	0	0	0	0	0,0
Белгородская область	ЖДПП	5	3	5	5	5	5	100,0
Брянская область	АПП	7	6	4	4	4	4	57,1
Брянская область	ВПП	3	2	2	2	2	2	66,7
Брянская область	ЖДПП	4	2	2	2	2	2	50,0
Волгоградская область	АПП	5	2	2	2	2	2	40,0
Волгоградская область	ВПП	1	1	0	0	0	0	0,0
Волгоградская область	ЖДПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Воронежская область	АПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Воронежская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Воронежская область	ЖДПП	1	1	0	0	0	0	0,0
Воронежская область	МПП	2	2	1	1	1	1	50,0
Дагестан	АПП	5	5	4	4	4	4	80,0
Дагестан	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Дагестан	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Дагестан	МПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Еврейская АО	СПП	3	2	2	2	2	2	66,7
Забайкальский край	АПП	10	7	3	4	4	4	40,0
Забайкальский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Забайкальский край	ЖДПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Ивановская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Иркутская область	ВПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Кабардино-Балкарская Республика	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Калининградская область	АПП	8	11	9	9	9	9	112,5
Калининградская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Калининградская область	ЖДПП	4	6	6	6	6	6	150,0

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Калининградская область	МПП	8	1	1	1	1	1	12,5
Калининградская область	РПП	3	1	1	1	1	1	33,3
Калужская область	ВПП	2	0	0	0	0	0	0,0
Камчатский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Камчатский край	МПП	3	1	1	1	1	1	33,3
Кемеровская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Краснодарский край	АПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Краснодарский край	ВПП	3	3	3	3	3	3	100,0
Краснодарский край	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Краснодарский край	МПП	9	10	10	10	10	9	100,0
Краснодарский край	ПарПП	1	0	0	0	0	0	0,0
Курганская область	АПП	5	2	2	2	2	2	40,0
Курганская область	ВПП	1	1	0	0	1	0	0,0
Курганская область	ЖДПП	1	1	3	3	3	3	300,0
Курская область	АПП	5	3	3	3	3	3	60,0
Курская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Курская область	ЖДПП	1	0	0	1	1	1	100,0
Ленинградская область	АПП	5	5	5	5	5	5	100,0
Ленинградская область	ЖДПП	5	4	4	4	4	4	80,0
Ленинградская область	МПП	6	5	5	5	5	5	83,3
Ленинградская область	ППП	1	1	1	1	1	1	100,0
Магаданская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Магаданская область	МПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Московская область	ВПП	8	7	8	8	8	8	100,0
Мурманская область	АПП	15	6	6	6	6	6	40,0
Мурманская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Мурманская область	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Мурманская область	МПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Ненецкий АО	ВПП	1	1	0	0	0	0	0,0
Ненецкий АО	МПП	2	2	0	1	1	1	50,0
Нижегородская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Новосибирская область	АПП	3	1	1	1	1	1	33,3
Новосибирская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Новосибирская область	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Омская область	АПП	10	4	4	4	4	4	40,0
Омская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Омская область	ЖДПП	3	2	2	2	2	2	66,7
Омская область	РПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Оренбургская область	АПП	14	7	7	7	7	7	50,0
Оренбургская область	ВПП	3	3	0	3	3	3	100,0
Оренбургская область	ЖДПП	5	2	1	1	1	2	40,0
Пермский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Приморский край	АПП	5	5	4	5	5	5	100,0
Приморский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Приморский край	ЖДПП	3	3	3	3	3	3	100,0
Приморский край	МПП	13	9	9	9	9	9	69,2
Псковская область	АПП	13	7	7	7	7	7	53,8
Псковская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Псковская область	ЖДПП	4	5	3	3	3	3	75,0
Псковская область	ОПП	1	1	0	0	0	0	0,0
Республика Башкортостан	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Бурятия	АПП	8	7	2	2	3	2	25,0
Республика Бурятия	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Бурятия	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Калмыкия	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Карелия	АПП	10	5	5	5	5	5	50,0
Республика Карелия	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Карелия	ЖДПП	3	3	3	3	3	3	100,0
Республика Коми	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Крым	АПП	0	3	3	3	3	3	100,0
Республика Крым	ВПП	0	1	1	1	1	1	100,0
Республика Крым	ЖДПП	0	3	2	2	2	2	66,7
Республика Крым	МПП	0	5	5	5	5	5	100,0
Республика Саха	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Республика Тыва	АПП	11	12	3	3	3	2	18,2
Республика Хакасия	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Ростовская область	АПП	8	8	8	8	8	7	87,5
Ростовская область	ВПП	4	3	3	3	3	3	75,0
Ростовская область	ЖДПП	3	3	3	3	3	3	100,0
Ростовская область	МПП	2	3	3	3	3	3	150,0
Самарская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Саратовская область	АПП	3	1	1	1	1	1	33,3
Саратовская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Саратовская область	ЖДПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Сахалинская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Свердловская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Сахалинская область	МПП	24	7	7	7	7	7	29,2
Ставропольский край	ВПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Тверская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Тюменская область	АПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Тюменская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Ульяновская область	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Хабаровский край	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Хабаровский край	МПП	3	5	5	5	5	5	166,7
Хабаровский край	РПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Хабаровский край	СПП	1	1	0	1	1	1	100,0
Ханты-Мансийский АО	ВПП	4	2	2	2	2	2	50,0
Челябинская область	АПП	6	3	3	2	3	2	33,3
Челябинская область	ВПП	2	2	2	2	2	2	100,0
Челябинская область	ЖДПП	6	3	3	3	3	3	50,0
Чувашская республика	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Чукотская АО	ВПП	2	1	1	1	1	1	50,0
Чукотская АО	МПП	10	6	3	3	3	3	30,0
Ямало-Ненецкий АО	ВПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Ямало-Ненецкий АО	МПП	1	1	1	1	1	1	100,0
Ярославская область	ВПП	1	0	0	0	0	0	0,0
		447	347	299	307	310	305	68,0

