УДК 656

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА МИРОВОМ ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

♦♦♦♦♦

ANALYSIS OF THE CURRENT POSITION OF RUSSIAN CARRIERS IN THE GLOBAL TRANSPORT MARKET

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Кабишева В.М.
Кубанский государственный технологический университет

Тыргалов К.В.
Кубанский государственный технологический университет

Кузьмина М.А.
Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. В данной статье авторами проанализировано влияние санкций 2022–2025 гг. на транспортировку грузов и торговлю России. Рассмотрены проблемы переориентации логистики на Восток, обновления автопарка и роль параллельного импорта в адаптации экономики.

Ключевые слова: транспортная логистика, грузоперевозки, параллельный импорт, грузооборот.

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Kabisheva V.M.
Kuban State Technological University

Tyrgalov K.V.
Kuban State Technological University

Kuzmina M.A.
Kuban State Technological University

Annotation. In this article, the authors analyzed the impact of sanctions 2022–2025. on the transportation of goods and trade in Russia. The problems of reorientation of logistics to the East, renewal of the fleet and the role of parallel imports in the adaptation of the economy are considered.

Keywords: transport logistics, cargo transportation, parallel imports, cargo turnover.

Роль и место России в условиях введения санкций на международную транспортировку грузов и торговлю в целом, оказывает серьезное влияние на экономический, политический и производственный сектора экономики. Учитывая влияние санкций, актуальность данной темы обусловлена необходимостью адоптироваться под существующие условия ведения внешнеэкономической деятельности, разработать меры по снижению зависимости от импортных товаров и услуг и бесперебойного функционирования всех секторов экономики.

После введения в отношении России санкций с 24.02.2022, стабильность в секторе международных перевозок нарушилась. Актуальные ранее направления и маршруты стали санкционными. Это касается как импорта, так и экспорта. Перед Россией появилась тяжелая задача, сохранить свое место на рынке транспортных услуг, с учетом существующих реалий. Многие транспортные компании, которые специализировались на международных перевозках пребывали некоторое время в подвешенном состоянии и не знании, куда двигаться дальше. Некоторые из вовсе перестали функционировать, самые стойкие, переориентировали направления поставок на соседние государства, которые не являются сторонниками санкций. После введения санкций, основными торговыми партнерами России стали: Казахстан, Беларусь, Китай, Индия, Саудовская Аравия, Таджикистан, Узбекистан. Пришлось проделать колоссальную работу чтобы найти новых партнеров в вышеперечисленных странах, для того чтобы компенсировать потерю поставок в страны западной части материка. Судя по приведенным данным, к 2024 году, с определенными товарами удалось даже улучшить положение экономического сектора за счет поставок таких категорий товаров как: зерновые и зернобобовые культуры, мясная и молочная продукция, плоды, ягоды, картофель, овощи открытого грунта. Значение экспорта данных категорий поставок увеличилось на 10 % в сравнении с 2023 годом и составило примерно 110 млн тонн продукции. В 2021 году это значение составило порядка 96 млн тонн.

Рассматривая положение российских перевозчиков, нельзя не упомянуть проблемы, с которыми компании сталкиваются в процессе организации транспортировки. Например, необходимость замены подвижного состава (тягачей, прицепов, полуприцепов, спецтехники). Ранее, у российских перевозчиков популярными были тягачи MAN, Mercedes-Benz, Scania и прицепы: Schmitz Cargobull, Krone, Grunwald, Koegel, европейского производства (рис. 1).

Рисунок 1 – Автопоезд Scania R450 с прицепом Krone

Сегодня, положение вынуждает отказываться от эксплуатации ранее используемых автопоездов. Это происходит за счет нарушения поставок транспортных единиц и их комплектующих, дороговизны использования и обслуживания, неактуальности моделей на рынке.

На смену им уже поступили и активно эксплуатируются тягачи китайского производства: Sitrak, FAW, Shacman, Foton и прицепы иранского производства Mammut, (рис. 2) однако ранее используемые прицепы также нередко встречаются при выполнении различной транспортной работы, за счет довольно простого обслуживания и малого количества конкурентов.

Также активнее стали использовать подвижной состав отечественного производителя, например, Камаз, Тонар, Урал.

Рисунок 2 – Автопоезд Sitrak C7H 480

Стоит упомянуть и неудобства, связанные с IT составляющей, большинство компаний, осуществляющих свою деятельность на международном рынке, использовали американское и европейское программное обеспечение, торговые биржи для поиска грузов, система учета данных. После их ухода с рынка, пришлось оперативно искать замену торговым площадкам и новых партнеров. На сегодняшний день, компании все чаще торгуют на российских биржах типа Loginet, CargoMarket, а взаимодействие между нынешними иностранными партнерами осуществляется за счет использование мессенджеров типа WeChat в Китае и электронной почты.

По настоящему большой проблемой можно выделить значительный рост закупочной стоимости товаров импортных производителей, юридические проблемы с оформлением на различных этапах транспортировки, а также частые аресты грузов и автомобилей. Данные проблемы глобальнее предыдущих, за счет их влияния не только на транспортные компании, но и на конечного потребителя. Ведь сталкиваясь со всеми вышеперечисленными трудностями и не стабильной экономической ситуацией, рост стоимости товаров и услуг будет неизбежен.

Санкционная политика всегда является ограничением и вызовом для той компании, отрасли или страны, в отношении которой эти санкции были введены. Если углубиться, Россия начала находится под действием санкций еще с 2014 года, что уже оказало влияние на все государственные и коммерческие сектора. Ситуация, произошедшая в 2022 году, лишь усугубила действие санкций на большинство физических и юридических лиц, поддерживающих современную позицию России.

Рассматривая влияние ввода санкций на российский транспортный сектор международного уровня, нельзя не учитывать экономическую составляющую, так как во многом работа транспорта формируется по современному состоянию экономики государства и ровно также оказывает влияние на нее.

После введения последнего 16 пакета санкций в отношении России 24.02.2025, который включает в себя санкции для отдельно взятых физических лиц и компаний, чьи активы подвержены заморозке, также он подразумевает ограничение во взаимодействии торговых, транспортных, инжерно-научных организаций, это вновь стало аспектом разрыва оставшихся логистических цепочек.

Говоря о ситуации на российском транспортном рынке в целом, он переживает не самые свои лучшие условия ведения бизнеса. Затрагивая рынок морских перевозок, российские перевозчики потеряли возможность прямой транспортировки своих природных ресурсов типа LPG/LNG, зерна, продовольствия в европейские порты. Также они все чаще вынуждены переводить свои суда под государственный флаг России, так как санкции подразумевают отсутствие возможности судна, работающего в российской судоходной компании, находится под флагом страны, подписавшуюся под введение в отношении России санкций.

Авиатранспорт не стал исключением. Авиакомпании теперь не имеют возможности осуществлять прямые рейсы пассажирских и грузовых перевозок на территорию Евросоюза и ряда других стран, поддержавших санкции. Чтобы доставить пассажира или груз, теперь необходимо прибегнуть к перевозке через транзитную страну, например, Турцию, Грузию или Армению.

Трубопроводный транспорт также ощутил на себе влияние санкций, а также физическое воздействие в виде подрыва газопровода Северный поток-2. И введения ограничений на ряд работы газопроводов, действующим из которых, соединяющих Россию и европейскую часть материка остался только «Голубой поток», соединяющий Россию и Турцию. В 2025 году «Газпром» будет экспортировать 38 млрд $м^3$ в Китай, около 25 млрд $м^3$ – в Турцию и 15 млрд $м^3$ – в Европу по «Голубому потоку» через Черное море.

Таким образом, доля российского газового сектора кратно уменьшилась в направлении и Европы и увеличилась в восточном направлении.

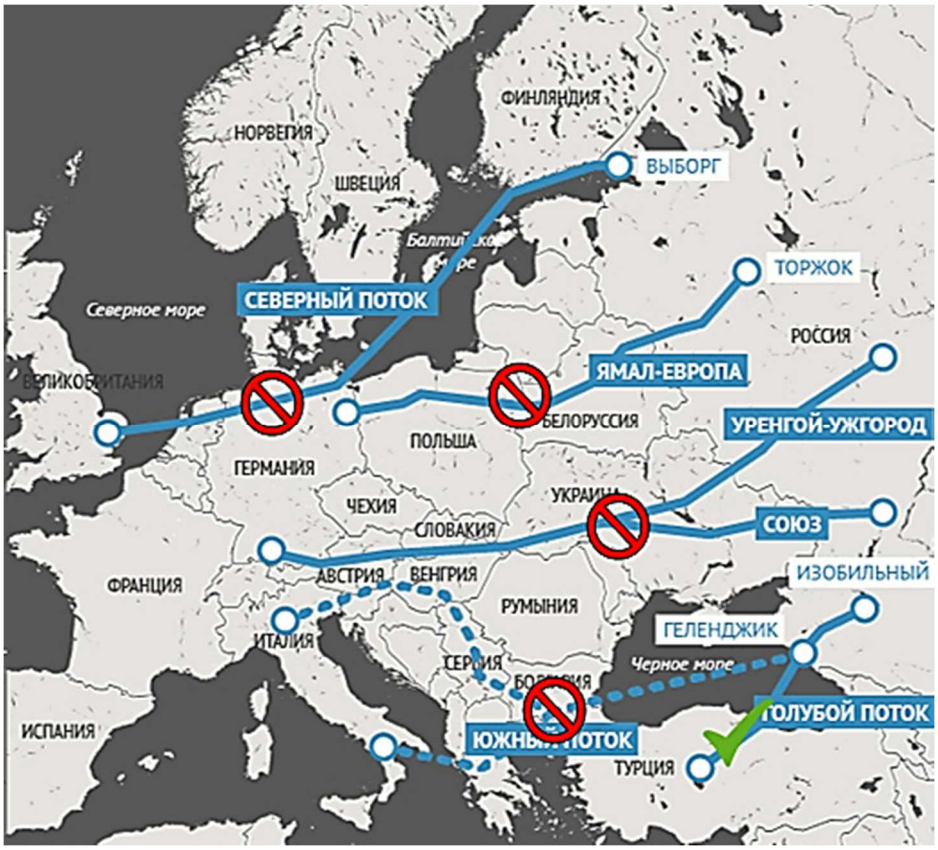

Рисунок 3 – Работающие газопроводы, соединяющие Россию и Европу

Если говорить о влиянии санкции в цифрах, то ситуация такова: Грузооборот морских портов России за 2024 год снизился на 2,3 % по сравнению с предыдущим годом и составил 886,3 млн тонн. Перевалка сухогрузов по итогам года сократилась на 1,9 % – до 441,1 млн тонн. Перевалка наливных грузов в 2024 году составила 445,2 млн тонн. Экспортных грузов обработано 699,7 млн тонн (–1,9 %), импортных – 42,9 млн тонн (+11 %). Данные в скобках отражают сравнении переработанного тоннажа со значениями прошлого года.

На автомобильном транспорте суммарный грузооборот за 2024 год составил: 385,9 млрд т-км, увеличившись на 6,5 % по сравнению с 2023 годом, в то время как в 2021 году это значение составляло 285,3 млрд т-км.

Ситуация с авиатранспортом несколько печальнее для российских перевозчиков, так как значение российского грузооборота в международном сообщении в 2024 году составило 0,7 млрд т-км, в то время как в 2021 году – 8 млрд т-км.

Несмотря на, казалось бы, тотальное ограничение в работе транспорта на рынке международных перевозок, остались организации, которые напрямую или путем параллельного импорта осуществляют транспортировку грузов как в страны поддержавшие санкции, так и из них. Для функционирования сферы в подобных условиях приходится создавать немало дополнительных операций, таких как перегруз, переоформление груза, участие транзитного государства для завершения транспортировки.

Рассмотрим вариант с перегрузом. Данный вариант осуществляется путем подвоза груза, скажем из России на автомобиле, зарегистрированном в РФ к пункту таможенного пропуска, где на территории России уже находится авто зарегистрированное на территории Европы, в этот автомобиль осуществляется перегруз, заранее транспортно-экспедиционные компании, участвующее в транспортировке урегулируют правовые аспекты, такие как: передача право собственности на груз и дальше груз продолжает движение уже на другом автопоезде до грузополучателя. Большинство компаний, осуществляющих подобного рода деятельность находятся в странах Прибалтики: Литве, Латвии, Эстонии.

Довольно интересным по способу осуществления доставки и процедурам транспортировки, являются судоходные перевозки. Так называемый «теневой флот» осуществляет доставку наливных грузов на таком типе судов как танкер в страны, чьи порты находятся на в Северном, Балтийском и Средиземном морях. Возможность осуществлять подобного рода перевозки открывается при тщательной работе менеджмента компании, связанного с изменением собственности судна (им может стать не гражданин РФ), использование флага судна, которому разрешен проход на конкретную территорию, изменение номера IMO судна, а также перевалка грузов на другие суда.

Одним из самых оптимальных вариантов транспортировки товар и грузов при действующих санкциях, является доставка с помощью параллельного импорта/экспорта.

Недостатками данного способа является увеличение срока доставки товара до конечного потребителя и повышение конечной стоимости товара, за счет увеличенного пути следования, проведения минимум двух таможенных процедур с оплатой таможенных пошлин для ввоза в страну транзита, а потом в страну получателя. Также, товары, ввезенные подобным образом, не имеют никакой гарантии от производителя. Гарантийное обеспечение остается за продавцом внутреннего рынка.

Стоит отметить, что не все категории товаров разрешено ввозить путем параллельного импорта. Список разрешенных для ввоза товаров размещен на сайте Министерства промышленности и торговли. Поиск желаемого для ввоза товара осуществляется путем его поиска по ТН ВЭД и далее на сайте размещена информация, касаемо возможного завоза товара на территорию страны без оповещения об этом завода изготовителя. Например, если вы желаете ввезти товар категории счетные машины (в нашем случае калькулятор), то по состоянию на март 2025 года вы можете это сделать беспошлинно, однако для ввоза потребуется нотификация ФСБ при наличии на устройстве шифровальных элементов (рис. 4).

Рисунок 4 – Пример информации с сайта МинпромТест для получения информации о товаре, желаемом для ввоза через транзитную страну

Исходя из представленной информации, следует вывод, при желании, даже при действующих санкциях возможно осуществлять коммерческое взаимодействие с теми странами, которые поддержали ввод санкций в отношении России.

Рассмотрим динамику грузооборота стран ЕАЭС в период с 2005 по 2023 год, приведенную ЕЭК по состоянию на 17.12.2024.

Грузооборот по видам транспорта (миллиардов тонно-километров)																			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Все виды транспорта																			
ЕАЭС	**5 103,6**	**5 261,0**	**5 401,1**	**5 453,7**	**4 908,7**	**5 201,9**	**5 392,3**	**5 551,8**	**5 583,9**	**5 632,9**	**5 643,2**	**5 705,6**	**6 047,7**	**6 237,8**	**6 265,6**	**5 975,1**	**6 322,8**	**6 158,5**	**6 135,2**
в том числе:																			
Армения	2,3	2,4	2,9	3,0	2,6	3,1	3,5	4,3	4,2	4,2	3,7	3,9	4,2	4,4	4,8	4,7	5,1	5,3	4,8
Беларусь	127,3	128,5	130,9	130,8	121,2	128,1	134,3	131,7	130,8	131,4	126,0	125,8	133,3	138,8	130,8	123,2	118,8	88,6	72,9
Казахстан [1)]	296,3	328,5	350,5	369,7	337,0	316,5	337,1	357,2	362,7	415,1	402,9	375,5	419,5	456,4	448,8	443,6	483,5	479,7	503,5
Кыргызстан	1,6	1,6	1,8	2,1	1,9	2,2	2,4	2,6	2,7	2,5	2,5	2,5	2,6	2,8	2,9	2,4	2,6	2,8	3,0
Россия	4 676,0	4 800,0	4 915,0	4 948,0	4 446,0	4 752,0	4 915,0	5 056,0	5 083,6	5 079,6	5 108,0	5 197,9	5 488,0	5 635,5	5 678,3	5 401,1	5 712,8	5 582,1	5 550,9

Рисунок 5 – Грузооборот по всем видам транспорта,
стран, входящих в состав ЕАЭС, млрд т/км

На данном рисунке наглядно показаны значения изменения динамики грузооборота стран ЕАЭС. Видна тенденция роста общего грузооборота, с незначительными просадками в периоды мирового кризиса, пандемии COVID-19 или изменений приоритета развития государств. Россия за рассматриваемые 18 лет увеличила грузооборот почти на 1 млрд т/км. Данный прирост связан с активным развитием транспортного сектора, выстраиванием деловых отношений с партнерами и вектором развития государства. Почти пиковое значение грузооборота по состоянию на 2023 год, несмотря на санкции, было достигнуто за счет активной деятельности внутренних перевозчиков, переход на товары отечественных производителей и импортозамещения. Это демонстрирует способность российского транспортного сектора адаптироваться к изменению привычных условий работы и находить варианты сохранения транспортно-экономических показателей.

Рассмотрим динамику грузооборота российского транспорта по видам:

Грузооборот по видам транспорта (миллиардов тонно-километров)																			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Автомобильный	194,0	199,0	206,0	216,0	180,0	199,0	223,0	249,0	250,1	246,4	247,0	247,8	254,5	259,1	275,4	271,8	296,7	313,9	362,2
Железнодорожный	1 858,0	1 951,0	2 090,0	2 116,0	1 865,0	2 011,0	2 128,0	2 222,0	2 196,2	2 300,5	2 306,0	2 344,1	2 493,4	2 597,8	2 602,5	2 545,3	2 639,4	2 637,8	2 638,3
Воздушный	2 830,3	2 927,4	3 424,4	3 691,6	3 557,7	4 715,4	4 950,2	5 079,1	5 011,0	5 151,6	5 450,6	6 579,5	7 856,1	7 812,7	7 389,2	7 115,0	9 195,3	2 826,8	1 723,7
Морской	54,1	49,3	47,6	44,2	49,8	45,5	43,2	40,1	36,7	32	42	43	50	37	41	43	44,4	42,8	46,4
Трубопроводный	2 474,0	2 499,0	2 465,0	2 464,0	2 246,0	2 382,0	2 422,0	2 453,0	2 512,7	2 423,1	2 444,2	2 489,1	2 614,9	2 667,8	2 686,2	2 470,1	2 653,0	2 514,8	2 423,0

Рисунок 6 – Грузооборот по видам транспорта в период с 2005–2023 гг.

Данная статистика говорит об приросте перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом, переменном повышении и снижении перевозок воздушным и морским транспортом и примерно стабильным значением транспортировки через трубопроводный транспорт.

Начиная с 2019 года грузооборот стал уменьшаться за счет пандемийных ограничений, усиленных таможенных проверок, закрытием множеств коммерческих организаций, не способных к принятию текущих условий рынка.

Сокращение, с почти полным прекращением, в сравнении с прошлыми годами, импорта и экспорта из/в Европу также оказало значительные потери для транспортно-экономических секторов обеих сторон. Однако это также привело к росту транспортировок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом внутри страны.

Снижение показателей внешней торговли, изменение направления перевозок и адаптация к текущим условиям рынка, то те аспекты, которые необходимо учитывать России для бесперебойного и экономически выгодного ведения работы транспортного сектора.

Если анализировать динамику изменения грузооборота Росси в целом, то при потере европейских партнеров, перевозчики стали активнее вести дела с азиатскими представителями, африканскими и странами Южной Америки.

Были совершены действия, при которых рынок сохраняет свои позиции, прежние числовые значения и пытается наращивать транспортно-экономические показатели.

Литература

1. Грузовые перевозки : учеб. пособие / А.А. Изюмский, И.С. Сенин, С.В. Коцурба. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2025. – 303 с.
2. Коновалова Т.В. Аналитические и имитационные методы исследования транспортных и пешеходных потоков / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, В.М. Плаксунова // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2023. – № 3. – С. 30–32. EDN KGGIDC
3. Коновалова Т.В. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, И.Н. Котенкова. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2024. – 256 с. ISBN 978-5-8333-1355-8 EDN SZMALB
4. Научные проблемы экономики транспорта / А.Н. Домбровский [и др.]. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2017. – 264 с. ISBN 978-5-8333-0682-6 EDN ZUIYTN
5. Транспортная логистика: технологические особенности и компетенции кадров : для аспирантов вузов, научных работников транспортной сферы и специалистов-практиков / Д.А. Дрючин [и др.]. – М.; Вологда : Инфра-Инженерия, 2026. – 176 с. ISBN 978-5-9729-2779-1 EDN RZULQX

References

1. Cargo transportation : textbook / A.A. Izyumsky, I.S. Senin, S.V. Kotsurba. – Krasnodar : Publishing House of KubSTU, 2025. – 303 p.
2. Konovalova T.V. Analytical and simulation methods of research of transport and pedestrian flows / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, V.M. Plaksunova // Science. Technique. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2023. – № 3. – P. 30–32. EDN KGGIDC
3. Konovalova T.V. Organization of Transportation Services and Safety of the Transport Process / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, I.N. Kotenkova. – Krasnodar : Kuban State Technological University, 2024. – 256 p. ISBN 978-5-8333-1355-8 EDN SZMALB
4. Konovalova T.V. Modern Approaches to the Organization of International Transportation of Outsized Cargo / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, V.M. Plaksunova // Science. Technique. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2023. – № 2. – P. 88–90. EDN OUZVNR
5. Transport logistics: technological features and competencies of personnel: For graduate students, transport researchers and practitioners / D.A. Dryuchin [et al.]. – M.; Vologda : Infra–Engineering, 2026. – 176 p. ISBN 978-5-9729-2779-1 EDN RZULQX