

**ВЛИЯНИЕ САНКЦИИ НА МАРШРУТЫ ДОСТАВКИ ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ ВО
РОССИЮ****Раймонд Раймонд Сабуни**

магистрант, Астраханский государственный технический университет, РФ, г. Астрахань

**THE IMPACT OF SANCTIONS ON THE DELIVERY ROUTES OF PROJECT CARGO TO
RUSSIA*****Raymond Sabuni Raymond****Master's student, Astrakhan State Technical University, Russia, Astrakhan*

Аннотация. Уже более полувека экономические санкции используются Америкой и ее союзниками как инструмент политического влияния, контролируя и направляя внутренние дела тех стран, которые имеют иную политическую идеологию, чем у западных стран, а также тех, которые выступают в качестве угрозы гегемонии США. Санкции, как правило, блокируют доступ страны к материальным и финансовым потокам, чтобы оказать давление на администрацию страны, чтобы она подчинилась требованиям Соединенных Штатов и их союзников. Россия как одна из крупнейших стран в мире, простирающаяся от запада Европы вплоть до Дальневосточной Азии, граничащая с четырнадцатью странами, подняла угрозу как для гегемонии США, так и для западных стран из-за своего геополитического влияния в Восточной Европе, особенно после 2-й мировой войны, находясь под постоянными экономическими санкциями, но после воссоединения Крыма с материковой частью России в 2014 году и специальной военной операции на Украине в 2022 году Российская Федерация попала под санкции, которые никогда не видели раньше, что делает ее самой санкционной страной в мире. Целью данной статьи является разработка способов снижения влияния экономических санкций на доставку проектных грузов в Россию. В этой статье было использовано как теоретические, так и эмпирические методы исследования, чтобы проанализировать методический литературы, а также темой по поводу санкций является спорная тема, и анализ было проведено чтобы изучить её более конкретно с мыслями из разных точек зрения (точки зрения западных стран и точки зрения Российской федерации), по поводу эмпирический метод исследование, опросы было сделано, сравнивали и изменили полученных данных которые было необходимо для обобщения и анализа результатов, где результаты показали, что санкции в очень большой степени действительно повлияли на доставку проектных грузов.

Abstract. For more than half a century, economic sanctions have been used by America and its allies as an instrument of political influence, controlling and directing the internal affairs of those countries that have a different political ideology than those of Western countries, as well as those that act as a threat to US hegemony. Sanctions tend to block a country's access to material and financial flows in order to pressure the country's administration to comply with the demands of the United States and its allies. Russia, as one of the largest countries in the world, stretching from western Europe all the way to Far East Asia, bordering fourteen countries, has raised a threat to both US and Western hegemony due to its geopolitical influence in Eastern Europe, especially after the 2nd World War, being under constant economic sanctions, but after the reunification of Crimea with the Russian mainland in 2014 and the special military operation in Ukraine in 2022, the

Russian Federation has come under sanctions never seen before, making it the most sanctioned country in the world. The purpose of this article is to develop ways to reduce the impact of economic sanctions on the delivery of project cargo to Russia. In this article, both theoretical and empirical research methods were used to analyze the methodological literature, as well as the topic about sanctions is a controversial topic, and the analysis was carried out to examine it more specifically with thoughts from different points of view (the point of view of Western countries and the point of view of the Russian Federation), about the empirical method of research, surveys were done, compared and modified the data obtained, which was necessary to summarize and analyze the results, where the results showed that the sanctions to a very large extent really affected the delivery of project cargo.

Ключевые слова: Проектные грузы, экономические санкции, маршруты доставки грузов.

Keywords: Project cargo, economic sanctions, cargo delivery routes.

Проектные грузы относятся к категории негабаритных грузов, перевозка которых является сложной операцией. Такое название следует из того, что для перевозки этих грузов разрабатывается специальный проект и прокладывается особый маршрут. В проекте учитывается много нюансов – выбор транспорта в соответствии с весом и габаритами объекта, подготовка и согласование маршрута, оформление документации. Хорошим примером проектных грузов являются линия электропередачи (ЛЭП), промышленное оборудование, станки, турбины, установки для бурения скважин, генераторы, промышленное оборудование ископаемых для добычи полезных. Ниже приведено влияние санкций на маршруты доставки проектных грузов в России:

Потеря специалистов, введение санкций привело к нехватке российской рабочей силы, особенно тех, кто занят в судоходстве и логистике. Это включает в себя как тех, кто работает в оффшоре, так и тех, кто работает на суше. Большинство из этих специалистов потеряли работу из-за ухода западных компаний из России, включая Maersk, тоже многим крупным компаниям пришлось отпустить членов своих экипажей из-за страха перед вторичными санкциями. Транспортировка проектных грузов требует большого надзора и надлежащей организации, это связано с их размерами и ущербом, который они наносят окружающей среде, безопасности и инфраструктуре, если они плохо управляются, поэтому эта область нуждается в высококвалифицированных людях, которые специально обучены для планирования, экскурсии и обслуживания проектного груза из одной области в другую. Это коснулось не только России, но и всей Европы

“Так, по подсчетам специалистов Австрийского института экономических исследований (Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung, WIFO)Европу ожидают потери в размере 100 млрд евро и более двух миллионов рабочих мест от снижения экспорта в Россию. Безусловно, страны ЕС, гдезависимость от экспорта в российскую экономику достаточно велика, страдают в большей степени, и санкционные потери «мертвого груза» распределяются неравномерно. Аналитики WIFO считают, что сохранение санкций вызовет падение экономики Германии более чем на 1%, Италия потеряет более 200 тыс. рабочих мест и 0,9%, Франция — почти 150 тыс. рабочих мест и 0,5%, а Эстония, как экономически наиболее зависимая от России, потеряет около 16%, и это в условиях весьма умеренного роста ВВП Евросоюза” [1,с.130,131]

Отсутствие судов, предназначенных для перевозки проектных грузов, Россия является самой большой страной в мире с третьей по длине береговой линией после Канады и Индонезии, имеющей 37 653 км, но, к сожалению, ей не хватает морских судов, которые в основном предназначены для перевозки крупногабаритных грузов. До введения санкций перевозка проектных грузов осуществлялась в основном судами, которые плавали под флагами, принадлежащими странам, которые теперь ввели санкции против Российской Федерации, таким образом, в результате эти морские суда перестали перевозить любые виды проектных грузов в Россию, что делает транспортировку проектных грузов очень сложной, чем это было раньше. Одна из санкций в отношении транспортного сектора гласила, что “Ограничения на

экспорт морских навигационных товаров и технологий радиосвязи.” [2]

Уход судоходных компаний из России в значительной степени повлиял на импорт и транспортировку проектных грузов, усложнив его, учитывая тот факт, что с уходом этих компаний трудно организовать доставку проектных грузов, поскольку у этих компаний не только был персонал, который мог бы организовать доставку проектных грузов, но также имел возможности не для транспортировки, а также для хранения груза, и с их количеством и распределением было легко решить географические препятствия и обеспечить, чтобы груз был доставлен в нужное место и в нужное время [3]

Грузоотправители отказываются грузить российские грузы, большинство грузоотправителей отказываются загружать проектные грузы, которые должны быть доставлены в Россию, из-за опасений, что их судоходная компания также попадет под санкции. Как правило, санкции делятся на две основные категории: первичные и вторичные санкции, первичные санкции представляют собой набор экономических ограничений в отношении лица, страны или бизнеса, но вторичные санкции - это санкции, которые предназначены для того, чтобы помешать третьим сторонам торговать или вести какой-либо бизнес с санкционированной страной, чтобы гарантировать, что первичные санкции остаются в силе, цель вторичных санкций такова.

Увеличение стоимости доставки, стоимость доставки постоянно растет с момента введения санкций в отношении России, и это связано с уменьшением поставок проектных грузов в Россию, риск доставки в Россию настолько высок, судоходный бизнес является очень деликатным бизнесом, небольшой пессимизм среди грузоотправителей и судовладельцев может привести к очень огромному эффекту в снабжении судов и, следовательно, и таким образом к поставкам проектных грузов. Пессимизм возникает из-за страха потерь со стороны судовладельцев и грузоотправителей, которые в этом случае могут быть вызваны вторичными санкциями, которые могут быть наложены на их компании и, таким образом, повлиять на общее функционирование бизнеса, что может привести к банкротству судоходных компаний.

Как только санкции были введены, Россия отреагировала на них и применила контрмеры, которые в целом стимулировали спрос на рубли, чтобы укрепить более стабилизированную экономику из-за рекордного падения рублей до 120 долларов в течение первых нескольких недель санкций, контрмеры, которые были применены Российской Федерацией: Продажа природного газа было сделано только в рублях, выплата долгов тоже в только рублях, повышение процентной ставки и новая денежно-кредитная политика в отношении. Что касается вопроса о влиянии санкций на последствия санкций на маршруты доставки проектных грузов, то санкции в очень большой степени действительно повлияли на доставку проектных грузов, что в летний период привело к задержке и в некоторых случаях к увеличению стоимости доставки, но поскольку политика была сделана для стабилизации экономики, также была проведена политика по стабилизации логистического сектора в Российской Федерации, где 8 августа 2022 года Северный морской путь добавился к плану развития до 2035 года, где основной целью создания этого маршрута было снизить зависимость от Европы и сместить акцент на азиатских клиентах, поскольку план предусматривал обеспечение надежной и безопасной транспортировки грузов азиатским заказчикам, а также создание условий для реализации инвестиционных проектов в Российской Арктике. “Всего в плане – более 150 мероприятий. В их числе – строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний», нефтеналивного терминала «Бухта Север», угольного терминала «Енисей». Кроме того, план предусматривает строительство береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баимского месторождения, создание морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа в Камчатском крае и Мурманской области, порта-хаба для организации транзитных перевозок во Владивостоке.” [4, с.1]

Список литературы:

1. Дмитриева Н.И. Экономический санкции как инструмент политического давления. [Электронный ресурс] // государственное управление электронный вестник. 2015: с 120-143.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-sanktsii-kak-instrument-politicheskogo-davleniya/viewer>. (Дата обращения: 03.05.2023)

2. European Union with Ukraine: [Электронный ресурс] // European Commission 2023. URL: https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine_en. (Дата обращения: 03.05.2023)

3. Только 8,5% западных компаний смогли уйти из России до конца 2022 года. [Электронный ресурс] // Forbes. 2022. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/483977-tol-ko-8-5-zapadnyh-kompanij-smogli-ujti-iz-rossii-do-konca-2022-goda>. (Дата обращения: 05.05.2023)

4. Правительство РФ расширило план развития Северного морского пути. [Электронный ресурс] // Правительство России. 2023. URL: <http://government.ru/docs/46171/>. (Дата обращения: 05 .05.2023)