

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2023, Том 10, № 1 / 2023, Vol. 10, Iss. 1 <https://resources.today/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/38ECOR123.pdf>

DOI: 10.15862/38ECOR123 (<https://doi.org/10.15862/38ECOR123>)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Быкова, Г. П. Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию / Г. П. Быкова, Ф.-Д. Венде // Отходы и ресурсы. — 2023. — Т. 10. — № 1. — URL: <https://resources.today/PDF/38ECOR123.pdf> DOI: 10.15862/38ECOR123

For citation:

Bykova G.P., Wende F.-D. Systematization of supply chain problems due to the imposition of sanctions that impede sustainable development. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2023; 10(1): 38ECOR123. Available at: <https://resources.today/PDF/38ECOR123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: 10.15862/38ECOR123

Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета

УДК 656; 658

Быкова Галина Павловна

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Доцент Департамента логистики и маркетинга

ФГОБУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет», Москва, Россия
Факультет «Логистики и общетранспортных проблем»

Кандидат технических наук, доцент

E-mail: rdcd@mail.ru

Венде Франк-Детлеф

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Профессор Департамента логистики и маркетинга

Кандидат технических наук

E-mail: fdvende@fa.ru

Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию

Аннотация. Авторы научной публикации исследуют проблемы цепей поставок, возникшие вследствие введения санкций. Согласно сообщениям бизнеса, по логистике в нашей стране был нанесен удар, и она оказалась в кризисном положении, причем пострадали все виды перевозок. Проблемы логистики, ужесточившиеся с принятием санкций, проявились ярче всего в международных цепях поставок. Не зависимо от локализации цепи поставок, введение санкций странами Запада сказалось на международной транспортировке материального потока. Поэтому возникшие проблемы привели к необходимости значительной трансформации цепей поставок в нашей стране как по экспортным, так и импортным материальным потокам. Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию, позволила авторам научной статьи разделить их глобально на два типичных множества. Выявленные проблемы, возникшие вследствие введения санкций, были систематизированы авторами научной статьи в хронологическом порядке. Это позволяет лучше оценить сам факт мгновенности их возникновения в начале периода введения санкций и

соответствующую сложность их решения. Такие проблемы отличались тем, что требовали значительного времени и усилий на их решение, в том числе и от органов государственного регулирования, включая необходимость быстрой реакции по разработке и реализации соответствующих изменений нормативных правовых актов. Выполненный анализ показал, что по мере продвижения по иерархическому множеству проблем и бизнес и органы государственного регулирования, связанные напрямую или косвенно со сферой транспорта, смогли быстрее реагировать на возникающие проблемы по мере ужесточения санкций, поскольку уже был наработан определенный опыт.

Ключевые слова: логистика; цепь поставок; санкционные ограничения; международные автомобильные перевозки; экспорт; импорт; материальный поток

Введение

Проблемы цепей поставок, возникшие в период пандемии, продолжали дополнительно нарастать по мере реализации все большего количества санкций со стороны стран Запада по отношению к нашей стране. Анализ данных бизнеса, исследованных в данной статье, показал, что эти проблемы проявились ярче всего в международных цепях поставок. Не зависимо от локализации цепи поставок, введение санкций странами Запада сказалось на международной транспортировке материального потока. Поэтому в сфере логистики и транспорта самым узким звеном цепи поставок стал международный транспорт, в том числе автомобильный.

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью проанализировать проблемы, неизбежно возникшие в логистике и цепях поставок, вследствие реализации санкций стран Запада относительно нашей страны. Крайне важно было собрать, проанализировать и систематизировать информацию из первых рук (непосредственно от бизнеса) о проблемах в сфере логистики и цепей поставок в новых, изменившихся условиях в связи с реализацией санкций.

Цель исследования заключается в разработке систематизации проблем функционирования цепей поставок в условиях санкционных ограничений.

Объектом исследования являются международные автомобильные перевозки и соответствующая им логистика и цепи поставок.

Предметом исследования являются проблемы цепей поставок, возникшие вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию.

1. Методы и материалы

При написании научной публикации авторами использовались следующие методы: сравнительный, статистический, системный анализы, анализ и обобщение документов, научных исследований и статей, анализ и обобщение информации ассоциаций работодателей и бизнеса, анализ материалов международных организаций.

Для достижения цели исследования в работе были поставлены следующие задачи:

- собрать данные о проблемах логистики и цепей поставок, возникших в бизнесе вследствие введения санкционных ограничений;
- рассмотреть проблемы логистики и цепей поставок, препятствующие устойчивому развитию транспортного бизнеса в целом и цепей поставок в частности, которые возникли вследствие введения санкций;

- проанализировать проблемы логистики и цепей поставок, препятствующие устойчивому развитию транспортного бизнеса в целом и цепей поставок в частности, которые возникли вследствие введения санкций;
- систематизировать выявленные проблемы;
- разработать агрегированную классификацию выявленных проблем.

Исследование основывается на теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами, нормативных правовых актах регулирования международного автомобильного транспорта, исследовательском и практическом опыте авторов научной публикации.

Вопросы функционирования цепей поставок и проблематика развития бизнеса международных автомобильных перевозок, особенности бизнеса логистики и перевозок, экономические аспекты бизнеса рассматривались такими авторами-исследователями, как: Венде Ф.-Д. [1], Арский А.А. [2], Швандар Д.В. [3], Ларин О.Н. [4], Тарасов Д.Э. [5], Быкова Г.П. [6].

Информационной базой исследования послужила информация Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП).¹ Были также использованы открытые данные² этой ассоциации и материалов обсуждений на корпоративных информационных площадках, организуемых ассоциацией для транспортных операторов, являющихся ее членами, а также представителей органов государственного регулирования транспорта и смежных направлений.

К информационной базе исследования относятся также научные труды отечественных ученых, Интернет-ресурсы (официальные сайты) и зарубежные источники по тематике работы.

В статье также использован опыт работы Быковой Г.П. в Международном союзе автомобильного транспорта³, объединяющем ассоциации международных автомобильных перевозчиков более 70 стран мира, включая АСМАП [8–15].

2. Результаты и обсуждения

Проблемы с логистикой и цепями поставок начались еще до введения санкций странами Запада, а именно — в период пандемии, поскольку вследствие локдаунов и даже закрытия границ государств, стали разрываться классические логистические цепи поставок, ранее успешно эксплуатировавшиеся годами и даже десятилетиями. Затем вследствие принятия многочисленных пакетов санкций странами Запада проблемы цепей поставок еще усугубились.

По сообщениям бизнеса, по логистике в нашей стране был нанесен удар, и она оказалась в кризисном положении, причем пострадали все виды перевозок⁴. Проблемы логистики,

¹ Официальный портал Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://asmap.ru> (Дата обращения 06.02.2023).

² Официальный портал журнала «Международные автомобильные перевозки», издаваемого Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://asmap.ru/map/> (Дата обращения 06.02.2023).

³ Официальный портал Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) / International Road Transport Union (IRU) / World Road Transport Organisation). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://iru.org> (Дата обращения 06.02.2023).

⁴ Как перестроить логистику в мире закрытых границ. Подборка статей. РБК Pro [Электронный ресурс]. Режим доступа — https://pro.rbc.ru/selections/kak-izmenitsya-logistika-v-2022?from=collections_main (Дата обращения 06.02.2023).

ужесточившиеся с принятием санкций, проявились ярче всего в международных цепях поставок. Не зависимо от локализации цепи поставок, введение санкций странами Запада сказалось на международной транспортировке материального потока. Поэтому в сфере логистики и транспорта самым узким звеном цепи поставок стал международный транспорт, в том числе автомобильный.

Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, разрабатывалась авторами научной статьи на основе информации АСМАП. Авторы также провели анализ открытых данных ассоциации и материалов региональных конференций членов ассоциации, целью которых было не только обозначить проблемы, возникшие вследствие санкций, но и выработать предложения по поиску решений этих проблем.

Ассоциация традиционно в первые месяцы года предоставляет корпоративную площадку своим членам для обмена информацией и выработки стратегий по федеральным округам, в которых имеет представительство. Два первых таких мероприятия были проведены в первой половине марта 2022 г. в Сибирском и Приволжском федеральных округах, по сути, уже после введения первых санкций. На этом этапе частично акцентировалось внимание транспортных операторов на тогда еще не реализованных, но возможных проблемах из-за санкций. В ходе работы последующих корпоративных информационных площадок (конференция по Северо-Западному федеральному округу и общее собрание членов ассоциации) был сделан акцент как на проблемах, так и мерах по борьбе с ними.

Анализ сути обсуждения и принятых решений показал, что могут быть использованы следующие направления разрешения проблем:

- предотвращение проблем;
- нивелирование или смягчение последствий проблем;
- преодоление или поиск решения проблем.

Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию, позволила авторам научной статьи разделить их глобально на два типичных множества:

1. Проблемы, возникшие вследствие санкций, которые были непосредственно направлены на экономику нашей страны в целом и, соответственно, опосредованно повлиявшие на бизнес, включая транспортировки, логистику и эксплуатацию цепей поставок.
2. Проблемы, возникшие вследствие санкций, которые были целевым образом (напрямую) направлены на транспортный сектор, на логистику и эксплуатацию цепей поставок.

Предметом исследования в данной научной статье являются проблемы, указанные во втором множестве, поэтому далее сосредоточимся на нем.

Выявленные проблемы, возникшие вследствие введения санкций, были систематизированы авторами научной статьи в хронологическом порядке. Это позволяет лучше оценить сам факт неожиданности их возникновения в начале периода введения санкций и соответствующую сложность их решения или — как минимум — хотя бы частичного нивелирования их негативного влияния на цепи поставок и логистику. Такие проблемы отличались тем, что требовали значительного времени и усилий на их решение, в том числе и от органов государственного регулирования, включая необходимость быстрой реакции по разработке и реализации изменений нормативных правовых актов.

Выполненный анализ показал, что по мере продвижения по иерархическому множеству проблем и бизнес и органы государственного регулирования, связанные напрямую или косвенно со сферой транспорта, смогли быстрее реагировать на возникающие проблемы по мере ужесточения санкций, поскольку уже был наработан определенный опыт.

Детальный анализ открытых источников информации из сферы бизнеса международных автомобильных перевозок (указанных авторами научной статьи выше) по проблемам, возникшим вследствие введения санкций, показал, что они могут быть сгруппированы следующим образом:

1. Проблемы логистики и эксплуатации цепей поставок (поиск новых маршрутов, освоение новых направлений перемещения материального потока, перевалки таких материальных потоков на другие виды транспорта и др.).
2. Технические проблемы.
3. Проблемы безопасности персонала и транспортных средств.
4. Финансовые проблемы.
5. Инфраструктурные проблемы (пограничные переходы, паромные переправы и др.).
6. Документарные проблемы (оформление документации, разрешений на перевозки, следование прочим формальностям при работе с новыми партнерами).
7. И так далее (список проблем, вызванных санкциями, постоянно пополняется и является открытым).

Систематизация проблем цепей поставок вследствие введения санкций, препятствующих устойчивому развитию (на примере участников цепей поставок — международных автомобильных перевозчиков), представлена в виде разработанного в хронологическом порядке иерархического списка:

- принудительное удерживание транспортных средств и водителей, оказавшихся в ходе выполнения рейсов на территории Украины (это была первая проблема, с которой транспортные операторы столкнулись буквально в одночасье). Сразу оговоримся, что проблема была решена в пределах 3 месяцев с участием множества органов государственного регулирования нескольких смежных стран. Сейчас все водители находятся на родине;
- конфискация транспортных средств, оказавшихся в ходе выполнения международных автомобильных перевозок на территории Украины;
- поиск альтернативных маршрутов (переориентация грузопотоков с европейского направления на другие);
- частое изменение порядка и условий пересечения границ с Китаем и Монголией, начавшееся с период пандемии, усугубилось после введения санкций;
- продлено действие запрета на импорт некоторых товаров в Китай и установлен порядок осуществления экспорта китайских товаров с применением сложной схемы⁵. Данная схема создает, как минимум, три проблемы: (1) сроки

⁵ Суть схемы: российский автопоезд заезжает в специальную зону на китайской территории у МАПП, отцепляется российский полуприцеп и сцепляется с китайским седельным тягачом, полуприцеп доставляется на территорию Китая, где производится погрузка или выгрузка, затем полуприцеп доставляется китайским седельным тягачом в ту же зону и сцепляется с российским седельным тягачом.

продвижения материального потока по цепи поставок удлиняются; (2) часто имеет место несоответствие загруженного товара и сопроводительной документации, так как российский водитель не присутствует при погрузке иди выгрузке полуприцепа; (3) время пребывания российских седельных тягачей на китайской территории жестко ограничено;

- поиск новых партнеров и заказчиков в сжатые сроки;
- разработка, оценка и выбор решений, направленных на обеспечение выживаемости бизнеса в условиях санкций;
- отмена действия принятой правительственной программы льготного лизинга при приобретении седельных тягачей шестого экологического класса, производимых в нашей стране, из-за прекращения совместного производства таких тягачей и ухода из России иностранного поставщика комплектующих;
- введение Банком России ограничений на получение юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями наличной иностранной валюты без каких-либо исключений по видам деятельности (сумма ограничений и их период не соответствуют оплате типичных эксплуатационных расходов водителя на территории иностранных государств);
- недостаточно развитая ранее инфраструктура МАПП⁶ на турецком, иранском и китайском направлениях после введения санкций еще хуже стала справляться с грузопотоками, переключенными с европейского направления;
- другими инфраструктурными проблемами являются: (1) организация контейнерных перевозок; (2) организация паромного сообщения между портами Ирана и России; (3) увеличение количества паромных линий между Турцией и Россией; (4) увеличение пропускной способности паромной линии Балтийск — Усть-Луга;
- к проблемам, касающимся документации и соблюдения формальностей относятся: (1) обеспечение российских перевозчиков разрешениями ряда иностранных государств, в том числе Турции, Ирана, Азербайджана; (2) налаживание взаимодействия с перевозчиками Турции, Азербайджана, Ирана и Средней Азии, разработка рекомендаций и информационных материалов о транспортном, таможенном и пограничном законодательстве в этих странах, а также требований разрешительной системы;
- выравнивание конкурентных условий российских и иностранных перевозчиков;
- участие в формировании новых транспортных коридоров, например, Европа — Турция — Азербайджан — Россия.

Очевидно, что список проблем постоянно пополняется, но их нужно решать (или хотя бы сглаживать их негативное влияние). В этой связи приведем высказывание одного из транспортных операторов: «Новые логистические цепочки — это ведь не только по карте прочерченный пунктир. Это значит, что необходимы компании, которые эти цепочки создадут. У них на это должны быть ресурсы, люди, транспорт. Поэтому так важно не погубить, а поддержать, сохранить пока еще существующую отрасль международных автомобильных перевозок».

⁶ МАПП — общепринятая аббревиатура Международного автомобильного пункта пропуска.

Выявленные проблемы, безусловно, существенно негативно повлияли на цепи поставок, сложившиеся за долгие годы глобализации.

Для обеспечения полноты исследования в заключение следует подчеркнуть как негативные, так и позитивные последствия трендов, рассмотренных авторами научной статьи.

Очевидно, что проблемы цепей поставок, возникшие (и продолжающие возникать), вследствие введения санкций, мешают устойчивому развитию логистики во всех сферах бизнеса, будь то производство, или торговля, или предоставление услуг или другие.

Позитивный аспект исследования проанализированного опыта некоторых компаний (см. ссылки по тексту статьи) связан с тем, что называется принципом «кто предупреждён, тот вооружен» — зная о возможных проблемах можно далее разрабатывать предложения по их решению.

Соответственно такой опыт имеет явную специфику этих типов бизнеса. Поэтому негативный аспект проанализированного опыта некоторых компаний (см. ссылки по тексту статьи) связан с тем, что их типичные проблемы могут не оказаться вероятными для других видов бизнеса. В связи с этим использование проанализированного материала пока имеет ограниченное применение.

На данный момент ситуация выявления проблем и попыток их решения свидетельствует о том, что этот процесс находится практически в самом начале пути, который еще предстоит пройти. Поэтому нужны дополнительные исследования практики трансформации цепей поставок в различных сферах использования логистики. Такую аналитику нужно выполнять периодически по мере накопления и распространения опыта трансформации цепей поставок.

Выводы

Исследован опыт выявления проблем цепей поставок в условиях санкционных ограничений (на примере участников цепей поставок — международных автомобильных перевозчиков). Анализ сути проблем показал, что могут быть использованы следующие направления разрешения проблем: предотвращение проблем; нивелирование или смягчение последствий проблем; преодоление или поиск решения проблем.

В исследовании разработана систематизация выявленных проблем в виде иерархического списка, представленного в хронологическом порядке возникновения проблем, вызванных санкциями, предпринятыми к нашей стране со стороны стран Запада.

Значимость результатов исследования связана с тем, что на примере крупного сектора международных цепей поставок удалось выявить типичные проблемы, обусловленные введением санкций и соответственно препятствующие устойчивому развитию.

На данный момент ситуация с выявлением проблем и попытками их решения свидетельствует о том, что этот процесс находится практически в самом начале пути, который еще предстоит пройти. Поэтому нужны дополнительные исследования практики трансформации цепей поставок в различных сферах использования логистики. Такую аналитику нужно выполнять периодически по мере накопления и распространения опыта трансформации цепей поставок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Венде Ф.-Д. Анализ зарубежных практик обработки, утилизации и обезвреживания отходов производства и потребления // Экономические науки. — № 180. — 2019. — С. 102–106.

2. Арский А.А. Экономические аспекты развития северного морского пути в контексте агропромышленного комплекса России // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. — 2020. — № 1. — С. 11–18.
3. Венде, Ф. Логистическое сопровождение арктических проектов в прошлом и настоящем / Ф. Венде, Д. Швандар // Логистика. — 2022. — № 3(184). — С. 36–40. — EDN TSBJ TZ.
4. Рублев, В.В. Анализ маршрутной сети базовых аэропортов (хабов) испанской бюджетной авиакомпании "Volotea": тенденции и перспективы посткризисного развития / В.В. Рублев, О.Н. Ларин // Региональные проблемы преобразования экономики. — 2021. — № 1(123). — С. 64–73. — DOI 10.26726/1812-7096-2021-1-64-73. — EDN PRMWLU.
5. Тарасов, Д.Э. Стратегическое планирование основных фондов транспортного предприятия (на примере обновления парка автобетоносмесителей) / Д.Э. Тарасов // Инновации и инвестиции. — 2018. — № 11. — С. 287–289.
6. Быкова Г.П. Профессиональные стандарты логистов за рубежом как один из инструментов внедрения цифровых технологий на транспорте // Мир транспорта и технологических машин. — 2022 — № 3(78) — С. 119–124.
7. Венде Ф.-Д. Логистика как нормативно-технологический каркас хозяйственной деятельности в цифровой экономике // Логистика. — № 12(157) — 2019. — С. 40–41.
8. Венде Ф.-Д. Логистические концепции в управлении цепями поставок // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. — № 1–2019. — С. 249–253.
9. Венде Ф.-Д. Россия — путь в будущее // Информационные войны — № 2(50). — 2019 — С. 47–51.
10. Швандар Д.В. Финансовый университет впервые выпустил бакалавров-логистов // Логистика. — № 6(187). — 2022. — С. 43.
11. Арский А.А. Учет регионального фактора при формировании товарной политики экспансии на международный рынок // Вестник Московского финансово-юридического университета. — 2021. — № 3. — С. 57–62.
12. Larin O., Vokov A., Ponimatkina L. High Speed Transport Systems for Urban Agglomerations // Lecture Notes in Civil Engineering, vol 180. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-83917-8_26.
13. Тарасов, Д.Э. Многокритериальная расчетно-аналитическая методика выбора маршрута на транспортной сети / Д.Э. Тарасов // Транспортное строительство. — 2018. — № 12. — С. 19–20.
14. Венде, Ф.-Д. О некоторых подходах к оценке эффективности цепей поставок / Ф.-Д. Венде, Г.П. Быкова, Д.В. Швандар // Отходы и ресурсы. — 2023. — Т. 10. — № 1. — URL: <https://resources.today/PDF/39ECOR123.pdf> DOI: 10.15862/39ECOR123.
15. Быкова, Г.П. Систематизация предложений по поиску решения проблем функционирования цепей поставок в условиях санкционных ограничений / Г.П. Быкова, Ф.-Д. Венде // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № 2. — URL: <https://esj.today/PDF/48ECVN223.pdf>

Bykova Galina Pavlovna

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
Moscow Automobile and Road Construction State Technical University, Moscow, Russia
E-mail: rdc@mail.ru

Wende Frank-Detlef

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: fdvende@fa.ru

Systematization of supply chain problems due to the imposition of sanctions that impede sustainable development

Abstract. The authors of the scientific publication explore the supply chain problems that arose as a result of the imposition of sanctions. According to business reports, logistics in our country has been hit, and it has found itself in a crisis situation, with all types of transportation affected. The logistical problems, which have worsened with the imposition of sanctions, have been most pronounced in international supply chains. Regardless of the localization of the supply chain, the imposition of sanctions by Western countries affected the international transportation of material flow. Therefore, the problems that have arisen have led to the need for a significant transformation of supply chains in our country, both in terms of export and import material flows. The systematization of supply chain problems due to the introduction of sanctions that impede sustainable development allowed the authors of a scientific article to divide them globally into two typical sets. The identified problems that arose as a result of the imposition of sanctions were systematized by the authors of the scientific article in chronological order. This makes it possible to better assess the very fact of the immediacy of their occurrence at the beginning of the period of imposition of sanctions and the corresponding complexity of their solution. Such problems were distinguished by the fact that they required considerable time and effort to solve them, including from state regulatory bodies, including the need for a quick response to develop and implement appropriate changes in regulatory legal acts. The analysis performed showed that as we moved through the hierarchical set of problems, both business and state regulatory authorities related directly or indirectly to the transport sector were able to respond more quickly to emerging problems as sanctions were tightened, since certain experience had already been gained.

Keywords: logistics; supply chain; sanctions restrictions; international road transport; export; import; material flow