

Вестник НГУЭУ. 2024. № 4. С. 188–197  
Vestnik NSUEM. 2024. No. 4. P. 188–197

Научная статья  
УДК 332.145+330.341  
DOI: 10.34020/2073-6495-2024-4-188-197

## ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ОТРАСЛЬ РОССИИ

Чебан Тимофей Александрович<sup>1</sup>, Дигилина Ольга Борисовна<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Московский государственный институт международных отношений  
(Университет) МИД России*

<sup>2</sup> *Российский университет дружбы народов*

<sup>1</sup> timcheban@yahoo.com

<sup>2</sup> o.b.digilina@mail.ru

**Аннотация.** Транспортно-логистическая отрасль играет ключевую роль в национальной экономике России, обеспечивая перемещение сырья, материалов и товаров. По этой причине состояние данного сектора, особенно в условиях санкционного давления, напрямую влияет на экономический рост и благосостояние России. Автор обращает внимание на то, что, поскольку традиционные торговые потоки с государствами Запада значительно уменьшились, отечественная логистика столкнулась с серьезными ограничениями. Соответственно, актуальность тематики связана с необходимостью поиска новых маршрутов и рынков сбыта для российских экспортеров. Для проведения исследования использовались разнообразные общенаучные и специальные методы, такие как индукция, дедукция, анализ, синтез, классификация, компаративный анализ, описательный, сравнительный, логический, структурно-функциональный анализ. В ходе работы автор статьи опирался на достоверные открытые источники – официальные сайты Федеральной таможенной службы (ФТС) России и Федеральной службы государственной статистики (Росстат), а также работы отечественных авторов, посвященные схожей проблематике. В результате проведенного исследования выявлено, что ужесточение санкций в 2022 г. повлияло на экономику России двояко. С одной стороны, санкционное давление вызвало разрушительные последствия, к примеру, повышение транспортных расходов и нарушение логистических и производственных цепочек. С другой стороны, изменения заставили российских логистов активно искать новые возможности.

**Ключевые слова:** санкции, транспортно-логистический рынок, логистические маршруты, международные транспортные коридоры, внешнеэкономические связи, портовая инфраструктура

**Для цитирования:** Чебан Т.А., Дигилина О.Б. Влияние санкций на транспортно-логистическую отрасль России // Вестник НГУЭУ. 2024. № 4. С. 188–197. DOI: 10.34020/2073-6495-2024-4-188-197.

© Чебан Т.А., Дигилина О.Б., 2024



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License

Original article

## THE IMPACT OF SANCTIONS ON THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN RUSSIA

Cheban Timofey A.<sup>1</sup>, Digilina Olga B.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Moscow State Institute of International Relations (University)  
of the Ministry of Foreign Affairs of Russia*

<sup>2</sup> *Peoples' Friendship University of Russia*

<sup>1</sup> timcheban@yahoo.com

<sup>2</sup> digilina\_ob@pfur.ru

**Abstract.** The transport and logistics industry plays a key role in the national economy of Russia, ensuring the movement of raw materials, supplies and goods. For this reason, the state of this sector, especially in the context of sanctions pressure, directly affects Russia's economic growth and well-being. The author draws attention to the fact that, since traditional trade flows with Western countries have significantly decreased, domestic logistics has faced serious restrictions. Accordingly, the relevance of the topic is related to the need to find new routes and markets for Russian exporters. Various general scientific and special methods were used to conduct research, such as induction, deduction, analysis, synthesis, classification, comparative analysis, descriptive analysis, comparative analysis, logical analysis, structural and functional analysis. In the course of his work, the author of the article relied on reliable open sources, such as the official websites of the Federal Customs Service (FCS) of Russia and the Federal State Statistics Service (Rosstat), as well as works by domestic authors devoted to similar issues. As a result of the analysis, it was revealed that the tightening of sanctions in 2022 affected the Russian economy in two ways. On the one hand, the pressure on sanctions has caused devastating consequences, such as increased transportation costs and disruption of logistics and production chains. On the other hand, the changes have forced Russian logisticians to actively look for new opportunities.

**Keywords:** sanctions, transport and logistics market, logistics routes, international transport corridors, foreign economic relations, port infrastructure

**For citation:** Cheban T.A., Digilina O.B. The impact of sanctions on the transport and logistics industry in Russia. *Vestnik NSUEM*. 2024; (4): 188–197. (In Russ.). DOI: 10.34020/2073-6495-2024-4-188-197.

### Введение

Транспортно-логистическая отрасль является неотъемлемой частью национальной экономики России, представляя собой этакую «артерию», по которой сырье, материалы и товары попадают на место производства конечной продукции или ее потребления. Поэтому состояние данного сектора всегда оказывает прямое влияние на экономический рост и благосостояние в стране, а также на возможности внешнеторговых отношений с государствами-партнерами.

В результате введения нескольких пакетов антироссийских санкций 45 странами мира в ответ на начало специальной военной операции (СВО) традиционные экспортно-импортные потоки с государствами коллективного Запада существенно снизились. Острота сложившейся ситуации осо-

бенно остро ощущается в связи с тем, что торговля с Евросоюзом в течение продолжительного периода была для России ключевым направлением, на который приходилось 35–40 % внешней торговли [11].

Количество санкций, введенных государствами к концу февраля 2024 г., достигло отметки в 14 022, что представляет собой своеобразный антирекорд (для сравнения – против КНДР введено 2133 санкций, против Сирии – 2643, против Ирана – 4268) [12]. Одним из последствий стала фактическая парализация европейского направления транспортной логистики России, включая осуществление наземных и морских грузоперевозок. Как пишут авторы работы [8], отечественная логистика столкнулась с беспрецедентными ограничениями, которым не противостояла еще ни одна страна мира.

Проблематика настоящей статьи связана с тем, что действие санкций, как оказалось, имеет двусторонние последствия для России. С одной стороны, влияние введенных ограничений носит разрушительный характер: в результате роста транспортных расходов происходит рост цен на сырье и товары, нарушаются устоявшиеся логистические и производственные цепочки, падают объемы международной торговли. О.Д. Покровская обращает внимание и на рост транспортных тарифов, закрытие большинства маршрутов на западном направлении, что может привести к кардинальной трансформации как внутреннего, так и международного рынка [6].

С другой стороны, действительно, за прошедшие два года с начала СВО наблюдается заметное реформирование системы грузоперевозок в России. Именно в результате введения санкций перед страной встал вопрос об ускорении формирования новых маршрутов поставок, а перед реальным сектором экономики – поиск новых поставщиков и оптимизация бизнес-процессов. Другими словами, поиск новых возможностей стал катализатором для российской транспортной логистики в деле обновления направлений торговли и перевозок, построения иных логистических схем. Соответственно, актуальной задачей на текущий момент становится обзор возникших проблем и возможных выходов из сложившейся ситуации.

### **Материалы и методы**

Для проведения исследования использовались разнообразные общенаучные и специальные методы, такие как индукция, дедукция, анализ, синтез, классификация, компаративный анализ, описательный, сравнительный, логический, структурно-функциональный анализ.

Изучались официальные сайты Федеральной таможенной службы (ФТС) России и Федеральной службы государственной статистики (Росстат), а также рассматривались работы отечественных авторов, посвященные схожей проблематике.

В трудах российских экономистов отмечается роль логистики в преодолении санкционного давления [4, 5], развитие новых логистических транспортных систем в условиях санкций [2, 6].

Особое внимание уделяется введенным санкциям, ставшим фактором поиска новых направлений торговли и перевозок для российской транспортной логистики [1, 8].

## Результаты

Ключевой проблемой российской транспортной логистики после 2022 г. стала именно «деформация» [2] европейского направления поставок, произошедшая вследствие запрета на ввоз на территорию Евросоюза определенных товаров, въезд личного и коммерческого автотранспорта и отказа многих международных логистических операторов (Maersk, DB Schenker, Narag-Lloyd, FedEx, CMA, CGM и др.) от работы на российском рынке. Поскольку теперь логистические операторы вынуждены передавать грузы своим европейским партнерам на границе с ЕС, возрастает срок и стоимость их доставки. Разумеется, возросшие транспортные издержки вынуждают российских экспортеров переориентировать свои продажи на новые рынки.

Неудивительно, что параллельно с укреплением политических и внешнеэкономических связей с государствами Азии российская транспортная логистика стала более активно развивать восточные и южные маршруты. Хотя географические условия, в которых существует Россия (в частности, развитые центральные регионы и усложненная логистика в Сибири и на Дальнем Востоке), предполагают более активный товарооборот с государствами Европы, в условиях санкционного давления компании (при поддержке государства) все больше осознают, что рынки Индии и Китая являются не менее динамичными. Как пишет В.В. Савалей, восстановление экономики России после шока 2022 г. происходит во многом благодаря оперативной перестройке транспортных маршрутов на Юг и Восток [9].

Железнодорожные транспортировки тоже постепенно переориентировались на Восточный перегон крупнейшего российского перевозчика ОАО «РЖД». Тем не менее полномасштабная переориентация на восточное направление требует существенных затрат и усилий, планомерного сотрудничества между государством, логистическими компаниями, экспортерами и импортерами.

Портовые мощности Дальнего Востока оказались не готовы с возросшему наплыву грузов, что потребовало максимально оперативной ликвидации «узких мест», развития как сухопутных пограничных переходов, так и портовой логистики [7]. Еще одну проблему выделили авторы [5], по мнению которых с трудностями столкнулась не только российская сторона, но и восточные партнеры ввиду недостаточного развития логистической инфраструктуры в сравнении с европейской. Для восстановления бесперебойного внешнеторгового оборота российские власти запустили программу поддержки системообразующих транспортных предприятий и ускорили работы по строительству новых транспортных объектов на Дальнем Востоке – автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай» и железнодорожный мост через р. Амур.

Кроме того, активно модернизируется инфраструктура и строятся новые мощности и специализированные перегрузочные комплексы в дальневосточных портах Владивосток и Ванино. По данным информационного агентства ТАСС [10], к 2030 г. планируется довести мощность морских портов Приморского края до 300 млн т в год. В то же время трансформация

железнодорожных маршрутов на Дальнем Востоке пока отстает, несмотря на то что на этот вид транспорта приходится до 60 % грузопотоков. К концу 2024 г. планируется нарастить пропускную способность дальневосточных железных дорог до 180 млн т по сравнению со 158 млн т в 2022 г. [5]. Поскольку такое усиление все еще представляется недостаточным, увеличение провозной мощности Восточного полигона ОАО «РЖД», модернизация припортовых станций и пограничных переходов остаются ключевыми задачами развития российской транспортной логистики после ужесточения санкций.

Следствием ужесточения санкций против России стало развитие не только восточного, но и южного направления логистических маршрутов, ключевой порт которого г. Новороссийск. Наряду с портами Туапсе, Тамань и Ейск в Краснодарском крае он является частью так называемого «турецкого маршрута», через него доставляются грузы в Турцию, а затем и в третьи страны. Как считают В.А. Аватков и А.И. Сбитнева, после событий 2022 г. Турция стала главной транзитной страной для доставки российских товаров в Европу, заменив собой порты Балтийского бассейна [1]. При этом логистические маршруты, включающие в себя Турцию, осуществляются не только по морю, но и в сухопутном режиме через Армению, Грузию и Азербайджан.

Как пишет А.Ю. Вискова, МТК «Север – Юг» имеет существенные преимущества по сравнению с другими маршрутами: время доставки груза из России в Индию сокращается до 25 дней по сравнению с 40 днями, если воспользоваться маршрутом через Суэцкий канал, Босфор и Дарданеллы [3]. Значительное улучшение логистической инфраструктуры способствует развитию внешнеторговых связей России и Индии, достигших отличных результатов в 2022–2023 гг. Согласно данным Федеральной таможенной службы (ФТС) России, по итогам 2022 г. товарооборот России и Индии вырос в 2,4 раза [13] (статистические данные за 2023 г. пока недоступны). В рамках МТК «Север – Юг» Индия поставляет в Россию фармацевтическую, табачную продукцию, минеральные удобрения, чай и одежду, а Россия – энергетические товары и вооружение.

Тем не менее рост грузопотоков по МТК «Север – Юг» сдерживает недостаточная пропускная способность логистической инфраструктуры и в России, и в странах-партнерах. Однако поскольку востребованность данного направления продолжает расти, действующие портовые терминалы и железнодорожные станции также нуждаются в постоянной модернизации, которая успешно осуществляется заинтересованными странами.

Хотя соглашение о создании МТК «Север – Юг» было подписано Россией, Индией, Ираном и Оманом еще в 2000 г., в первые годы проект не оправдал ожидания и не добился значительного успеха во многом из-за количества государственных границ, пересекаемых товарными потоками. На современном этапе рассматриваемый маршрут может стать «спасательным кругом» [5] для транспортно-логистической отрасли России, а в долгосрочной перспективе даже поменять мировую логистическую систему. Уже сейчас МТК «Север – Юг» используется для перевозки важнейших товарных групп: из Кузбасса в ОАЭ поставляется коксующийся уголь,

из Магнитогорска – черные металлы в Туркменистан и Иран, из Казахстана – зерновые товары в страны Персидского залива. Таким образом, южное направление грузопотоков позволяет России компенсировать влияние санкций.

Наконец, северное направление транспортной логистики России по итогам 2022 г. утратило былую актуальность, поскольку многие поставки в страны Прибалтики и другие государства ЕС были приостановлены. Несмотря на то, что в первой половине 2022 г. Большой порт Санкт-Петербург столкнулся с существенным сокращением контейнерного потока, потеряв около 50 % объема перевозок [6], во второй половине года ситуация начала постепенно стабилизироваться. На рынке появились новые игроки, готовые заниматься доставкой грузов из Санкт-Петербурга в страны Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона, что свидетельствует о постепенном восстановлении логистических цепочек. Особого внимания заслуживает тот факт, что в последнее время активизировались дискуссии относительно развития альтернативного маршрута, пролегающего через север России, а именно Северный морской путь. Данная транспортная артерия позволяет сократить время доставки грузов вдвое по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал, что открывает новые перспективы для оптимизации логистики и снижения издержек.

Следует отметить, что хотя идея использования Северного морского пути не нова, в настоящее время на повестке дня стоит проект создания Большого Северного морского пути, который свяжет Санкт-Петербург и Владивосток. Реализация столь масштабного замысла, безусловно, потребует значительных инвестиций в развитие инфраструктуры, строительство ледоколов и судов ледового класса, способных обеспечить бесперебойную навигацию в сложных арктических условиях.

Согласно планам российского правительства, к 2035 г. объем грузов, перевозимых по Северному морскому пути, должен достичь 238 млн т, что представляет собой впечатляющий рост по сравнению с 46,8 млн т в 2022 г. Для этого потребуются консолидация усилий государства и бизнеса, а также применение передовых технологий и инновационных решений в области арктического судоходства. Так, для достижения этой цели планируется организовать разработку полезных ископаемых, расширить ледокольный флот, завершить строительство дороги «Белкомур», которая должна стать ключевым звеном транспортной системы Русского. Большая роль в проекте отводится портам Анадырь, Певек и Провидения, уже спускаются на воду современные ледоколы. Однако именно северное направление российской транспортной логистики находится лишь на начальном этапе трансформации, уступая восточному и южному.

## Обсуждение

Беспрецедентное ужесточение антироссийских санкций в ответ на начало СВО привело к тому, что традиционный товарооборот с государствами Западной Европы значительно сократился. Санкции оказали двойное воздействие на Россию: повышение транспортных расходов и нарушение

устоявшихся логистических и производственных цепочек; вынужденные изменения подтолкнули российских логистов к активному поиску новых возможностей.

Укрепляя политические связи с государствами Азии, российская транспортная логистика стала быстро осваивать восточные и южные маршруты. Возрождение экономики России после кризиса 2022 г. в значительной степени обусловлено незамедлительным преобразованием транспортных путей на Восток и Юг. Поскольку в Приморье существуют транспортные связи с Корейским полуостровом, Китаем и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, порты этого субъекта федерации становятся наиболее востребованными. Но трансформация железнодорожных маршрутов на Дальнем Востоке пока протекает довольно умеренно.

Кроме восточного прогрессирует и южное направление грузоперевозок. После событий 2022 г. Турция стала основной транзитной страной для доставки российских товаров в Европу. Северное направление транспортной логистики России потеряло прежнюю значимость из-за приостановки многих поставок в государства ЕС. По мере того как ситуация стала постепенно улучшаться, началось активное обсуждение организации альтернативного маршрута через северные морские порты России по Большому Северному морскому пути. Для реализации такого крупномасштабного проекта необходимо строительство дополнительной инфраструктуры и пополнение ледокольного флота. Несмотря на это северный сегмент российской транспортной логистики находится только на начальном этапе посткризисной трансформации и уступает восточному и южному направлениям.

### **Заключение**

Ужесточение санкций в 2022 г. повлияло на экономику России двояко. С одной стороны, санкционное давление вызвало разрушительные последствия, такие как повышение транспортных расходов и нарушение логистических и производственных цепочек. С другой стороны, изменения заставили российских логистов активно искать новые возможности.

Параллельно с укреплением политических связей с государствами Азии российская транспортная логистика стала активно развивать восточные и южные маршруты. Восстановление экономики России после кризиса 2022 г. во многом зависит от оперативной перестройки транспортных путей на Восток и Юг. Однако изменения в железнодорожных маршрутах на Дальнем Востоке происходят медленно.

При этом развивается не только восточное, но и южное направление грузоперевозок. В этой связи наибольшей важностью обладает международный транспортный коридор «Север – Юг». Тем не менее рост грузопотока по данному коридору ограничен недостаточной пропускной способностью логистической инфраструктуры. В долгосрочной перспективе МТК «Север – Юг» может стать ключевым для развития транспортно-логистической отрасли России и даже изменить мировую логистическую систему.

Северное направление транспортной логистики России потеряло свою прежнюю значимость из-за приостановки поставок в ЕС. По мере улучшения ситуации происходит организация альтернативного маршрута через северные морские порты России. Но для реализации этого проекта необходимо строительство инфраструктуры и пополнение ледокольного флота. Таким образом, северный сегмент российской транспортной логистики только начинает проходить посткризисную трансформацию и уступает восточным и южным направлениям.

### Список источников

1. *Аватков В.А., Сбитнева А.И.* Коридоры турецкого влияния: евроазиатский путь Анкары // *Геоэкономика энергетики*. 2022. № 3. С. 6–20.
2. *Альбеков А.У., Пархоменко Т.В.* Управление цепями поставок в условиях международной экономической интолерантности // *Вестник РГЭУ РИНХ*. 2022. № 2 (78). С. 12–15.
3. *Вискова А.Ю.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» // *Молодой исследователь Дона*. 2019. № 3 (18). С. 19–23.
4. *Гузельбаева Г.Т., Матвеева Е.С., Поменова А.И., Сафина Р.С.* Роль логистики в развитии экономики России в условиях внешних ограничений // *Экономический журнал. Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2022. Т. 12, № 8А. С. 54–67.
5. *Куренков П.В., Волов В.Т., Герасимова Е.А., Казеев Р.Д., Туркменов И.О.* Российская логистика под санкциями и антисанкционная логистика // *Социально-экономический и гуманитарный журнал*. 2023. № 3. С. 117–126.
6. *Покровская О.Д.* Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций // *БРНИ*. 2022. № 1. С. 80–94.
7. *Покровская О.Д.* Развитие логистической транспортной системы России в условиях санкций // *БРНИ*. 2023. № 3. С. 58–72.
8. *Покровская О.Д., Воробьев А.А., Мигров А.А., Шевердова М.В., Ульяницкая В.И., Власенский А.А.* Альтернативная логистика Российской Федерации в условиях западных санкций // *IJAS*. 2022. № 4. С. 111–134.
9. *Савалей В.В.* Транспортно-логистический комплекс России на начальном этапе санкционных ограничений // *Территория новых возможностей*. 2022. № 4. С. 7–22.
10. В 2022 году на Восточном полигоне планируется перевезти около 158 млн тонн // Российское государственное федеральное информационное агентство ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14983147?ysclid=lim45t5syl249183937> (дата обращения: 21.04.2024).
11. О внешней торговле в 2020 году // Росстат. 2021 URL: [https://rosstat.gov.ru/bgd/free/b04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/32.htm](https://rosstat.gov.ru/bgd/free/b04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/32.htm) (дата обращения: 20.04.2024).
12. Петербургский порт из-за санкций потерял половину грузов // РБК, 26.05.2022. URL: [https://www.rbc.ru/spb\\_sz/29/05/2022/628f821e9a7947c6e86fe41e?from=copy](https://www.rbc.ru/spb_sz/29/05/2022/628f821e9a7947c6e86fe41e?from=copy) (дата обращения: 20.04.2024).
13. Товарооборот России и Индии увеличился в 2,4 раза в 2022 году // ТАСС, 26.01.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16894469> (дата обращения: 21.04.2024).

### References

1. Avatkov V.A., Sbitneva A.I. Koridory tureckogo vliyaniya: evroaziatskij put' Ankary [Corridors of Turkish influence: Ankara's Eurasian path], *Geoekonomika energetiki* [Geoeconomics of energy], 2022, no. 3, pp. 6–20.

2. Al'bekov A.U., Parhomenko T.V. Upravlenie cepyami postavok v usloviyah mezhdunarodnoj ekonomicheskoy intolerantnosti [Supply chain management in the context of international economic intolerance], *Vestnik RGEU RINH [Bulletin of the RSUE RINH]*, 2022, no. 2 (78), pp. 12–15.
3. Viskova A.Yu. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – Yug» [International transport corridor “North – South”], *Molodoj issledovatel' Dona [Young researcher of the Don]*, 2019, no. 3 (18), pp. 19–23.
4. Guzel'baeva G.T., Matveeva E.S., Pomenova A.I., Safina R.S. Rol' logistiki v razvitiі ekonomiki Rossii v usloviyah vneshnih ogranichenij [The role of logistics in the development of the Russian economy in the context of external restrictions], *Ekonomicheskij zhurnal. Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra [Economic journal. Economy: yesterday, today, tomorrow]*, 2022, vol. 12, no. 8A, pp. 54–67.
5. Kurenkov P.V., Volov V.T., Gerasimova E.A., Kazeev R.D., Turkmenov I.O. Rossijskaya logistika pod sankciyami i antisankcionnaya logistika [Russian logistics under sanctions and anti-sanctions logistics], *Social'no-ekonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal [Socio-economic and humanitarian journal]*, 2023, no. 3, pp. 117–126.
6. Pokrovskaya O.D. Logisticheskie transportnye sistemy Rossii v usloviyah novyh sankcij [Logistics transport systems of Russia under new sanctions], *BRNI [BRNI]*, 2022, no. 1, pp. 80–94.
7. Pokrovskaya O.D. Razvitie logisticheskoy transportnoj sistemy Rossii v usloviyah sankcij [Development of the logistics transport system of Russia under sanctions], *BRNI [BRNI]*, 2023, no. 3, pp. 58–72.
8. Pokrovskaya O.D., Vorob'ev A.A., Migrov A.A., Sheverdova M.V., Ul'yanickaya V.I., Vlasenskij A.A. Al'ternativnaya logistika Rossijskoj Federacii v usloviyah zapadnyh sankcij [Alternative logistics of the Russian Federation in the context of Western sanctions], *IJAS [IJAS]*, 2022, no. 4, pp. 111–134.
9. Savalej V.V. Transportno-logisticheskij kompleks Rossii na nachal'nom etape sankcionnyh ogranichenij [Transport and logistics complex of Russia at the initial stage of sanctions restrictions], *Territoriya novyh vozmozhnostej [Territory of new opportunities]*, 2022, no. 4, pp. 7–22.
10. V 2022 godu na Vostochnom poligone planiruetsya perevezti okolo 158 mln tonn [In 2022, it is planned to transport about 158 million tons on the Eastern polygon]. Rossijskoe gosudarstvennoe federal'noe informacionnoe agentstvo TASS. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/14983147?ysclid=lim45t5sylv249183937> (accessed: 21.04.2024).
11. O vneshnej torgovle v 2020 godu [On foreign trade in 2020]. Rosstat. 2021. Available at: [https://rosstat.gov.ru/bgd/free/b04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/32.htm](https://rosstat.gov.ru/bgd/free/b04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/32.htm) (accessed: 20.04.2024).
12. Peterburgskij port iz-za sankcij poteryal polovinu gruzov [St. Petersburg port lost half of its cargo due to sanctions], RBK, 26.05.2022. Available at: [https://www.rbc.ru/spb\\_sz/29/05/2022/628f821e9a7947c6e86fe41e?from=copy](https://www.rbc.ru/spb_sz/29/05/2022/628f821e9a7947c6e86fe41e?from=copy) (accessed: 20.04.2024).
13. Tovaroborot Rossii i Indii uvelichilsya v 2,4 raza v 2022 godu [Russia-India trade turnover increased 2.4 times in 2022]. TASS, 26.01.2023. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/16894469> (accessed: 21.04.2024).

#### Сведения об авторах:

**Т.А. Чебан** – аспирант, кафедра экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России, Москва, Российская Федерация.

**О.Б. Дигилина** – доктор экономических наук, профессор, кафедра политической экономии, Российский университет дружбы народов, Москва, Российская Федерация.

**Information about the authors:**

**T.A. Cheban** – Postgraduate student, Department of Economic Policy and Public-Private Partnership, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of Russia, Moscow, Russian Federation.

**O.B. Digilina** – Doctor of Economics, Professor, Department of Political Economy, Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russian Federation.

**Вклад авторов:** все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**Contribution of the authors:** the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interest.

<i>Статья поступила в редакцию</i>	<i>05.08.2024</i>	<i>The article was submitted</i>	<i>05.08.2024</i>
<i>Одобрена после рецензирования</i>	<i>20.08.2024</i>	<i>Approved after reviewing</i>	<i>20.08.2024</i>
<i>Принята к публикации</i>	<i>28.09.2024</i>	<i>Accepted for publication</i>	<i>28.09.2024</i>