

УДК 658

DOI:10.37890/jwt.vi73.330

## **Тренды развития экономики морского и речного транспорта в условиях пост-пандемии и новых санкций**

**В.В. Крайнова**

*ORCID: 0000-0001-7960-3661*

*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород,  
Россия*

**Аннотация.** Выполнен аналитический обзор рынка услуг морского и внутреннего водного транспорта в условиях пост-пандемии и изменения геополитической ситуации. Данное исследование направлено на проведение в первом приближении обзора современных условий работы морского и внутреннего водного транспорта, выявление основных проблем, а также трендов, определяющих облик будущего транспортной отрасли в условиях последствий пандемии и под влиянием международных санкций. Основными направлениями развития отрасли должны стать: развитие беспилотных транспортных систем, цифровая трансформация, создание новых транспортных коридоров и логистических цепей поставок.

**Ключевые слова:** тренды развития, международные санкции, геополитика, санкционная политика, последствия пандемии, морской транспорт, внутренний водный транспорт, экономика отрасли.

## **Trends in the development of the economy of sea and river transport in the post-pandemic and new sanctions environment**

**Vera V. Krainova**

*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

**Abstract.** An analytical review of the market of marine and inland waterway transport services in the post-pandemic and changing geopolitical situation has been carried out. This study is aimed at conducting a first approximation of the current working conditions of maritime and inland waterway transport, identifying the main problems, as well as trends that determine the shape of the future of the transport industry in the aftermath of the pandemic and under the influence of international sanctions. The main directions of the industry's development should be: the development of unmanned transport systems, digital transformation, the creation of new transport corridors and logistics supply chains

**Keywords:** development trends, international sanctions, geopolitics, sanctions policy, consequences of the pandemic, maritime transport, inland waterway transport, industry economics.

### **Введение**

Важнейшей проблемой современной экономики транспорта становится глобальная трансформация всех сфер деятельности в условиях пандемии и ее последствий (2020-2022 гг.), а также в условиях стремительного изменения геополитической ситуации после начала спецоперации России на Украине в феврале 2022 года. В данной статье автором предпринята попытка в условиях новых вызовов определить возможности сохранения экономической стабильности предприятий отрасли и необходимые меры для достижения тактических и стратегических целей развития отрасли, закрепленных в национальных проектах.

В научной литературе уже подведены первые итоги социально-экономических последствий пандемии [1-5]. Проводился анализ влияния санкционной политики на российский рынок [6-7]. Есть и научные исследования, посвященные влиянию пандемии и санкционной политики на транспортную систему России [8-10]. Однако теоретические и методологические подходы к оценке влияния новых вызовов на экономику отрасли морского и внутреннего водного транспорта четко не определены, поэтому автор в исследовании опирается на экспертные оценки, практический опыт функционирования предприятий отрасли и статистические данные Росстата и Министерства транспорта РФ.

### **Основная часть**

Транспорт относится к одной из наиболее пострадавших сфер в результате пандемии. Новый вирус COVID – 19 появился в мире в конце 2019 года, а в России распространился в начале 2020 года. К негативным последствиям, оказавшим существенное влияние на развитие транспорта, в том числе морского и речного относятся: введенные ограничения на перемещение людей и товаров, изоляции стран, разрыв цепей поставок, снижение спроса на товары и др.

Но последствия пандемии коронавируса, при всей их масштабности, «не идут ни в какое сравнение с задачами, которые поставила перед отраслью новая эпоха, начавшаяся после 24 февраля 2022 года. На фоне объявленной нам санкционной войны происходит радикальное изменение направлений, содержания и конфигурации внешнеторговых потоков России, внутренней транспортно-экономической логистики, схем и конкретных проектов» [11].

Последствия пандемии отразились на всех видах транспортных перевозок, но масштаб влияния не равнозначен. Он определяется видом транспорта и его зависимостью от мировой транспортно-логистической системы.

С использованием морского транспорта осуществляется 90% всей мировой торговли. Его основное преимущество – в экономичности. Результатом пандемии в отрасли стало снижение ставок морского фрахта, сокращение объемов грузовых перевозок, сопровождающееся закрытием одиннадцати и двенадцати крупнейших морских линий и избытком свободных контейнеров, введение новых экологических требований.

До пандемии мировая круизная индустрия оценивалась в 150 млрд долл. США. Если грузовые перевозки в период пандемии значительно сократились, то круизные компании полностью прекращали свою коммерческую деятельность. Суда становились очагами заражения. Круизные компании продавали суда, испытывая беспрецедентный кризис со времен второй мировой войны [12].

Россия была и остается крупнейшим игроком глобального рынка. В 2021 году внешнеторговый оборот России составил, по данным Банка России, 798,0 млрд долларов США (139,3% к 2020 г.), в том числе экспорт – 494,0 млрд долларов (148,2%), импорт – 303,9 млрд долларов (126,8%). Сальдо торгового баланса оставалось положительным, 190,1 млрд долларов США [13].

Наметившийся в 2021 - начале 2022 года постепенный выход из пандемического кризиса «приостановлен» санкциями, «угнетающими» торговлю с Россией. Санкции против России ввели или поддержали 46 стран во главе с США. В 2022 году Россия стала лидером по количеству санкций, обогнав Иран. В августе 2022 года МИД РФ сообщило о том, что на Россию наложено около 10 тысяч санкций.

Эксперты считают, что попытка изолировать ключевого участника транспортно-логистических процессов международного рынка станет «триггером негативных, необратимых и достаточно тяжелых последствий для остальных участников мирового бизнеса» [10]. Нет санкций, которые не нанесли бы ущерб только одной стране. Для мирового транспортно-логистического рынка стал неожиданным уход с рынка крупных судоходных компаний, таких как ONE, Nippon-Lloyd, HMM, MSC, Maersk

и CMA CGM. Компания Maersk была ключевым звеном российского транзита. По оценкам представителей транспортных компаний, 9 из 11 глобальных компаний ввели ограничения на перевозки через морские порты РФ и объявили об уходе из нашей страны.

Под санкции попали отечественные перевозчики — российским судам запретили заходить в европейские порты. Основной удар принял на себя российский трансграничный товарооборот, происходит падение объемов как импорта, так и экспорта. Последствия изменений для предприятий отрасли будут определяться гибкостью менеджмента морского судоходства и государственной поддержкой по подстройке к меняющимся внешнеэкономическим и внутренним условиям. Для этого, в первую очередь, требуется быстрая «перенастройка» логистических схем под новую реальность при обеспечении устойчивости и безопасности доставки в целом. Это ключевая задача для российской транспортно-логистической системы в ближайшее время.

Опираясь на статистические данные, практический опыт функционирования предприятий отрасли в период 2019-2022 гг. рассмотрим динамику показателей грузовых и пассажирских потоков, грузооборота портов в России в условиях пика пандемии (2020 год), выхода из коронавирусного «локдауна» (2021 год), и новых санкций (2022 год).

### **Перевозки грузов и пассажиров**

Навигация 2020 года для судоходных компаний России проходила в условиях жестких ограничительных мер. Минтранс России при согласовании с Роспотребнадзором был определен соответствующий перечень требований, направленных на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19 [14]. Результаты навигации 2020 года и динамика основных показателей работы морского и речного флота в России в 2019-2022 гг. представлены в таблице 1.

*Таблица 1*

#### **Основные показатели работы морского и внутреннего водного транспорта в 2019-2022 гг.**

	2019 г.	2020 г.	2020 г. к 2019 г., %	2021 г.	2021 г. к 2019 г., %	1-ое полуг. 2022 г.	1-ое полуг. 2022 г. к 1-му полуг. 2021 г., %
<b>1. Перевозки грузов, млн тонн</b>							
морской	18,5	24,7	133,5	23,2	125,4	11,9	113,3
внутренний водный	98,3	109,0	110,8	110,3	112,2	38,3	102,0
<b>2. Грузооборот, млрд тонно-километров</b>							
морской	36,5	42,5	116,4	43,2	118,3	19,92	100,8
внутренний водный	62,8	64,3	102,3	70,6	112,4	25,52	98,2
<b>3. Перевозки пассажиров, млн чел.</b>							
морской	6,05	4,616	76,2	4,515	74,6	1,485	76,2
внутренний водный	10,37	7,722	74,4	8,611	83,0	3,110	99,2
<b>4. Пассажиروоборот, млрд пассажиро-километров</b>							
морской	0,052	0,033	63,4	0,036	90,2	0,010	72,6
внутренний водный	0,540	0,232	42,9	0,419	77,5	0,168	122,2

Составлено автором по данным Минтранса России <https://mintrans.gov.ru> [15].

Морской и внутренний водный транспорт России по итогам 2020 года, на который пришелся пик пандемии коронавируса, продемонстрировали противоположные векторы развития по видам перевозок. В части грузовых перевозок и морской, и внутренний водный транспорт в 2020 году показали прирост по сравнению с 2019 годом: морской транспорт +33,5% - по объему перевозок, +16,4% - по грузообороту; внутренний водный +10,8%-по объему перевозок, +2,3% - по грузообороту.

В 2021 году показатели работы морского и речного флота также имели положительную динамику относительно 2019 года, хороший прирост показал грузооборот на внутреннем водном транспорте (+12,4%).

В 2022 году на работу транспорта, в особенности морского, существенное влияние оказали введенные против России санкции: запрет захода в европейские порты, запрет на экспорт, импорт ряда товаров и др. В ответ на эти санкции Президентом были подписаны законы о введении контрсанкций: 14.03.2022 - об ограничении захода иностранных морских судов из списка недружественных стран в отечественные порты и на внутренние водные пути; 15.04.2022 - о снятии ограничений, связанных с использованием для внутренних перевозок иностранных контейнеров, временно ввезенных на территорию РФ.

Для преодоления последствий санкций проводится активная политика создания новых транспортных маршрутов, прежде всего коридоров Восточного и Азово-Черноморского направлений, а также международного транспортного коридора «Север – Юг». Проведенные мероприятия обеспечили существенный прирост (+13,3%) за первое полугодие 2022 года объемов перевозки грузов морским транспортом, другие показатели работы флота находятся примерно на уровне прошлого года.

Важнейшая задача в условиях санкций – развитие Северного морского пути. Этот безопасный маршрут проходит в экономической зоне нашей страны, которая дает весомый вклад в ВВП - 6,2%. По данным ФБУ «Администрация Северного морского пути» в 2019-2021 гг. сохранилась положительная динамика в отношении объемов перевозок по Северному морскому пути (2019 г.-31 531,2 тыс. тонн, 2020 г. – 32 978,9 тыс. тонн, 2021 г. – 34867 тыс. тонн) [15]. Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) в первом полугодии 2022 года превысил план на 5%. Однако, грузоперевозки по Северному морскому пути в 2022 году, по прогнозу, составят чуть менее 34 млн. тонн, что примерно на 2,7% меньше уровня прошлого года. Снижение транзита произошло по геополитическим причинам, в то же время объем перевозок российских грузов по СМП в 2022 году по прогнозу вырастет по сравнению с 2021 годом приблизительно на 2,5% [16].

Значительно «пострадал» в 2020 году сектор пассажирских перевозок по причине введенных регионами длительных ограничительных мер. Открытие пассажирской навигации на внутреннем водном транспорте было перенесено на более поздние сроки, остановилось морское круизное судоходство. Самые тяжелые последствия выпали на долю круизных компаний: некоторые были полностью лишены работы, другие могли отработать, по существу, лишь 2 месяца из всей навигации и только с российскими туристами; большинство круизных судов в эксплуатацию не вводились. Пассажирооборот морского транспорта снизился в 2020 году на 36,6 %, на внутреннем водном транспорте – на 57,1%.

Естественно, что пандемия еще будет оказывать влияние на деятельность пассажирского транспорта в связи тем, что она изменила транспортные привычки людей. И хотя пик заболеваемости был пройден, аналогичные показатели морского и внутреннего водного транспорта в 2021 году не достигли своего «допандемийно» значения (табл.1). Но, начиная с 2021 года, мы наблюдаем постепенное восстановление активности пассажиров и увеличение популярности морских а,

особенно, речных поездок (по результатам работы за 1-ое полугодие 2022 года прирост на речных перевозках составил 22,2%).

В 2022 году бронирование круизных туров в первом полугодии возросло в 7 раз по сравнению с 2021 годам. По программе туристического кэшбэка круизы приобрели более 100 тыс. человек. Ожидается, что в 2022 году около 700 человек отдохнут на пассажирских круизных лайнерах [11].

В период коронавируса и санкционного кризиса экономика транспорта столкнулась с «эффектами дезорганизации» [1], что влечет за собой дополнительные издержки для того, чтобы поддерживать сложившиеся бизнес-процессы. В части трудовых ресурсов – это проблемы смены экипажей судов [17-19].

Закрытие границ в 2020 году вызвало проблему смены экипажей судов. По информации профсоюза, более 100 тысяч российских моряков продолжали получать зарплату и снабжение, но при этом находились на борту судов сверх контрактного срока [17]. Учитывая сложившиеся условия, Морская администрация России продлила действие квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек, до 30.06.2021.

В сентябре 2022 года наметилась следующая кадровая проблема – замещение призванных в рамках частичной мобилизации членов плавсостава. Российский профессиональный союз моряков в сентябре 2022 года обратился в Правительство РФ о рассмотрении возможности освобождения моряков от призыва на военную службу по мобилизации, выражая обеспокоенность тем, что может возникнуть дефицит квалифицированных морских кадров, замену которых найти достаточно сложно, учитывая требования различных подготовок как для рядового, так и для командного состава [20].

Кроме того, может возникнуть проблема, связанная с визовыми ограничениями для российских граждан, введёнными в сентябре 2022 года, так как около 30 тысяч российских моряков продолжают работать на судах европейских судоходных компаний [21].

### Перевалка грузов

Рассмотрим объемы перевалки грузов в морских и внутренних портах России (табл. 2).

Таблица 2

#### Объёмы погрузо-разгрузочной деятельности в морских портах и на внутреннем водном транспорте

	2019 г.	2020 г.	2020 г. к 2019 г., %	2021 г.	2021 г. к 2019 г. , %	1-ое полугодие 2022 г.	1-ое полуг. 2022 г. к 1-му полуг. 2021 г., %
<i>Объем перевалки грузов в морских портах Российской Федерации, млн тонн</i>							
Всего грузов	840,2	820,9	97,7	835,2	99,4	410,1	99,5
в том числе:							
сухогрузы	376,0	404,7	107,6	412,9	109,8	190,0	94,6
из них грузы в контейнерах	56,5	57,7	102,1	61,2	108,3	24,1	79,2
наливные	464,2	416,2	89,6	422,4	90,9	220,1	104,1
<i>Объем погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте, млн. тонн</i>							

Всего грузов портовых и кооперированных	126,5	123,6	97,8	126,3	99,8	39,3	97,1
в том числе:							
сухогрузы	119,3	117,2	98,2	119,1	99,8	37,5	98,6
из них в контейнерах	1,164	1,141	98,0	1,281	110,0	0,329	126,2
наливные	7,168	6,42	89,5	7,14	99,6	1,784	73,4

Составлено автором по данным Минтранса России <https://mintrans.gov.ru> [15].

Грузооборот морских портов России по итогам 2020 года сократился на 2,3% до 820,77 млн тонн на фоне падения перевалки наливных грузов (на 10,4%, до 416,05 млн тонн в связи с сокращением добычи нефти по сделке ОПЕК), а также снижения перевалки грузов на парамах и накатных грузов на 12%. Объем перевалки сухих грузов при этом увеличился на 7,6% – до 404,7 млн тонн. Перевалка на внутреннем водном транспорте сократилась в 2020 году на 2,2 % , в большей степени за счет наливных грузов (снижение нефтепродуктов на экспорт)

По итогам 2021 года перевалка грузов в морских портах увеличилась на 1,7% до 835,2 млн тонн. Росту перевалки способствовала благоприятная конъюнктура мирового рынка на фоне восстановления экономик после развития пандемии COVID-19 и предпринятых мер по ограничению её распространения. Прирост перевалки по итогам 2021 года наблюдался по многим грузам: грузы в контейнерах (+6,1%) нефтеналивные (+4%), уголь и кокс (+7,6%), однако в ряде случаев имелась отрицательная динамика, например, перевалка зерна в 2021 году сократилась на 15,8%. [22].

За первое полугодие 2022 года грузооборот морских портов РФ за 6 месяцев 2022 остался на уровне прошлого года, достигнув 410,1 млн тонн. При этом значительно снизился контейнерный грузооборот, а перевалки нефтепродуктов выросли. Порты Юго-Восточного региона занимали первое место по объемам переработанных грузов.

Влияние геополитической обстановки продолжает сказываться на грузообороте морских портов за 3 квартал 2022 года. Перевалка грузов в российских портах снизилась на 0,5% к аналогичному периоду 2021 года – до 209,1 млн тонн. Это связано с нарушением экономических связей между Россией с одной стороны и Европой, США и иными странами – с другой [23].

Несмотря на введенные санкции, относительно стабилен экспорт угля за счет диверсификации стеновой структуры экспорта, нефти за счет реорганизации ее поставок, руды, как товара, не попадающего под санкции [23].

Значительно выросла перевалка сжиженных газов (+21,8%), удобрений (+31,1%), что связано с ростом мировых цен, отсутствием принципиальных ограничений на их поставку и с открытием нового терминала по отгрузке удобрений и руд «Ультрамар» на берегу Финского залива.

Максимальное снижение вновь зафиксировано в перевалке грузов в контейнерах (33,3%). Существенное снижение демонстрирует перевалка зерна (-11,2%). Причинами снижения является усложнение фрахтования, страхования и проведения платежей в условиях санкций, а также подписание соглашения о создании «зернового коридора» для вывоза зерна из портов Украины. Снизилась перевалка нефтепродуктов (-4,2%) и черных металлов (-5,9%) в основном за счет ряда терминалов Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов соответственно.

Самое заметное снижение перевалки в третьем квартале наблюдалось в Балтийском бассейне (-6,4%) как наиболее ориентированном на экспорт в Европу. Спад произошел и в Каспийском бассейне (-4,4%). В Арктическом и Азово-

Черноморском бассейнах наблюдался небольшой рост перевалки (+1,0% и +0,8% соответственно), а в Дальневосточном – более существенный (+4,2%) [23].

Грузооборот морских портов России за январь-октябрь 2022 года практически остался на уровне аналогичного периода прошлого года и составил 694 млн 546 тыс. тонн. Перевалка сухих грузов составила 332,8 млн тонн (-4%), наливных грузов — 361,7 млн тонн (+3,7%) [24].

Положительная динамика показателей грузовых перевозок и предотвращение банкротства сектора пассажирских перевозок, сохранение объемов перевалки грузов во многом было определено мерами государственной поддержки водного транспорта. В период пандемии 2020 года судоходные компании вошли в перечень системообразующих организаций, их деятельность была включена в перечень наиболее пострадавших от пандемии отраслей. Это позволило предприятиям отрасли получать соответствующие льготы и пользоваться мерами господдержки: отсрочкой по уплате налогов и сборов, снижением ставки страховых взносов, временным мораторием на проверки бизнеса, возможностью получения безвозмездной финансовой помощи и беспроцентного кредита на выплату зарплаты при сохранении определенного уровня занятости [25-26]. Однако, с другой стороны, это снижало оценки заемщиков и усложняло процесс получения льготных кредитов, большинству компаний их получить не удалось. Судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки, из федерального бюджета выделено субсидий на сумму 320 млн рублей для компенсации выплат по договорам лизинга.

В 2022 году пассажирский морской и пассажирский внутренний водный транспорт вошли в перечень отраслей, наиболее пострадавших из-за санкционного давления [27]. Им предоставлена преференция в виде кредитных каникул. В сентябре 2022 г. Правительство России выделило из Резервного фонда Росморречфлоту 1,377 млрд рублей для субсидирования морских грузовых перевозок в Калининградскую область, которая столкнулась с ограничениями на транзит грузов из других регионов страны [28]. К мерам государственной поддержки относятся ряд налоговых и таможенных льгот для судоходных компаний.

### **Основные тренды развития**

Необходимость уменьшить человеческие контакты как мера предосторожности во время пандемии COVID-19 обозначила актуальность использования бесконтактного оказания транспортных услуг. Новая модель отрасли – умный водный транспорт – включает основные направления – e-Навигация и a-Навигация, то есть электронные технологии судовождения и автономное судоходство. Это позволит повысить безопасности судоходства и одновременно снизить себестоимость перевозок. В рамках инициативы «Маяки развития технологий» уже реализуется проект «Автономное судовождение» [11].

Пандемия коронавируса наглядно показала роль цифровой трансформации для развития транспорта. Уже делаются первые шаги перевода госуслуг в транспортной сфере в цифровой вид, до конца 2022 года на портале должно появиться не менее 30 подобных электронных госуслуг: выдача различных специальных разрешений и лицензий на перевозки, выдача удостоверений личности моряка и т.д. Необходимо более активное внедрение цифровых решений, интеллектуальных систем во все сферы деятельности судоходных компаний. Это необходимо для контроля расхода топлива, обеспечения безопасности и безаварийности работы флота.

Важнейшая задача в условиях новых санкций – создание новой экспортно-импортной логистики. Это создание новых транспортных маршрутов, прежде всего коридоров Восточного и Азово-Черноморского направлений, а также

международного транспортного коридора «Север – Юг», который предполагает прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

Правительством сформирована дорожная карта, которая предусматривает строительство высокотехнологичной инфраструктуры. Общий объем финансирования составляет более 4,5 трлн рублей, в том числе около 300 млрд рублей будет выделено из федерального бюджета [29].

По консервативному варианту прогноза грузопоток всех видов транспорта по направлению «Север – Юг» вырастет к 2030 году на 135% к уровню 2021 года и составит около 32,5 млн тонн, по Азово-Черноморскому направлению – почти на 70%, до 300 млн тонн, по Восточному – на 25%, до 350 млн тонн. [29].

### **Выводы**

Стабильная работа транспортного комплекса — одно из обязательных условий функционирования любого государства. Россия – это мировая держава с огромным транспортным потенциалом, с территорией более 17 млн квадратных километров, богатая природными ресурсами. Россия – самодостаточная страна, чтобы быть уязвимой к санкциям.

Важно добиваться положительных изменений по всем направлениям, несмотря на вызовы, которые несут последствия пандемии и санкционные действия недружественных государств. Это то, что необходимо для обеспечения достойной жизни миллионов граждан, развития самой отрасли и экономики в целом, сохранения страны как важного участника системы глобальной торговли.

### **Список литературы**

1. Инфляционные вызовы периода пандемии и уроки для будущего [Текст]: докл. к XXIII Ясинской (Апрельской) междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2022 г. / Н. В. Акиндинова (рук. авт. кол.), В. А. Бессонов, Н. В. Кондрашов и др. ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2022. — 90 с. — ISBN 978-5-7598-2660-6 (в обл.). — ISBN 978-5- 7598-2472-5 (e-book).
2. Авксентьев Н. А., Агранович М. Л., Акиндинова Н. В. Общество и пандемия: опыт и уроки борьбы с COVID-19 в России. - Москва: Дело, 2020. - 737 с.
3. Маслов А. А. Китай 2020: пандемия, общество и глобальные альтернативы. - Москва: РИПОЛ классик, 2020. — 367 с.
4. Шеварднадзе С. Будущее сегодня: как пандемия изменила мир. - Москва: Эксмо, 2020. - 221 с.
5. Осипов Ю. М., Архипов А. Ю., Зотова Е. С. Коронованная пандемия и зачарованный мир: монография. - Ростов-на-Дону; Таганрог: Изд-во Южного федерального университета, 2020. - 406 с.
6. Bayramov V. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood / V.Bayramov, N. Rustamli, G. Abbas // International Economics. — August 2020. — Vol. 162. — Pp. 92–109. — URL: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>.
7. Шпак П. С. Аналитический прогноз последствий санкций 2022 г. для российской экономики // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 2. С. 15–23. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-2/15-23> (дата обращения: 08.11.2022)
8. Россия и мир во время и после пандемии COVID-19: вызовы и возможности: Коллективная монография / под редакцией д. э. н., проф. Е. С. Вылковой. — СПб.: Издательско-полиграфическая ассоциация высших учебных заведений, 2020. — 274 с.
9. Многогранность современной пандемической реальности: Коллективная монография / под редакцией д. э. н., проф. Е. С. Вылковой. — СПб.: Издательско-полиграфическая ассоциация высших учебных заведений, 2021. — 300 с.
10. Покровская О.Д. Логистические транспортные системы России в условиях новых санкций//Бюллетень результатов научных исследований-2022- Вып. 1 -С.80-94.

11. Лаврищев А.В. Вектор перемен/ Транспорт России, приложение Транспортный вестник ,№ 3- 2022.
12. Транспортная сфера в контексте COVID-19 Дайджест Департамента международного и регионального сотрудничества. Счетная Палата 2020 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата обращения: 08.11.2022).
13. О внешней торговле в 2021 году [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26\\_23-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26_23-02-2022.html) (дата обращения: 08.11.2022).
14. Временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19, утверждены Министром транспорта Российской Федерации 25.05.2020 .и согласованы Руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации, письмо от 25.05.2020 № 02/10389-2020-23.
15. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – декабрь 2019 года, январь-декабрь 2020 года, январь-декабрь 2021 года, январь - июнь 2022 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 08.11.2022).
16. Грузопоток по Северному морскому пути в первом полугодии 2022 года превысил план на 5%. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/333134/> (дата обращения: 08.11.2022).
17. Водный транспорт в условиях пандемии/Морские вести России № 6, 2020 г. с. 10.
18. В условиях глобальной пандемии - приравнять моряков к «ключевым работникам» /Морские вести России № 7, 2020 г. с. 9.
19. Лаврентьева Е.А Трансформация трудовых процессов на водном транспорте в условиях пандемии В сборнике: Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО "ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова". Сборник научных статей конференции. Санкт-Петербург, 2022. С. 301-307.
20. Российский профсоюз моряков просит предоставить морякам право на отсрочку по мобилизации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/336232/>(дата обращения: 08.11.2022).
21. Российские моряки дают четкий сигнал /Морские вести №14 (549) – 2022.
22. Порты России по итогам 2021 года: инфографика и аналитика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/324105/> (дата обращения: 11.11.2022).
23. Порты России в III квартале 2022 года: инфографика и аналитика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/337136/> (дата обращения: 11.11.2022).
24. Грузооборот морпортов России за 10 месяцев почти не изменился к уровню годом ранее и составил 694,5 млн тонн [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://portnews.ru/news/338404/>(дата обращения: 11.11.2022).
25. Господдержка как залог восстановления экономики / Морские вести России № 5, 2020 г. с. 8.
26. Постановление Правительства РФ от 03.04.2020 N 434 «Об утверждении перечня отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции» (с изм. и доп.)
27. Постановление Правительства РФ от 10 марта 2022 г. N 337 "Об утверждении перечня отраслей, в которых осуществляет деятельность заемщик, указанный в части 1 статьи 7 Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)" и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части особенностей изменения условий кредитного договора, договора займа" и о признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями).
28. Поддержка Калининградской области /Морские вести №14 (549) – 2022

29. Кабмин заложил до 2030 года свыше 4,5 трлн рублей на создание новой экспортно-импортной логистики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rg.ru/2022/10/18/kabmin-zalozhil-do-2030-goda-svyshe-45-trln-rublej-na-sozdanie-novoj-eksportno-importnoj-logistiki.html>

#### References

1. Inflationary challenges of the pandemic period and lessons for the future [Text]: dokl. to the XXIII Yasinskaya (April) International Scientific Conference on problems of Economic and Social Development, Moscow, 2022 / N. V. Akindinova (author's col.), V. A. Bessonov, N. V. Kondrashov et al.; Nats. research. uni-t "Higher School of Economics". - Moscow : Publishing House of the Higher School of Economics, 2022. — 90 p. — ISBN 978-5-7598-2660-6 (in the region). — ISBN 978-5- 7598-2472-5 (e-book).
2. Avksentiev N. A., Agranovich M. L., Akindinova N. V. Society and the pandemic: experience and lessons of combating COVID-19 in Russia. - Moscow: Delo, 2020. - 737 p.
3. Maslov A. A. China 2020: pandemic, society and global alternatives. - Moscow: RIPOLL classic, 2020. — 367 p.
4. Shevardnadze S. The future today: how the pandemic changed the world. - Moscow: Eksmo, 2020. - 221 p.
5. Osipov Yu. M., Arkhipov A. Yu., Zotova E. S. The crowned pandemic and the enchanted world: monograph. - Rostov-on-Don; Taganrog: Publishing House of the Southern Federal University, 2020. - 406 p.
6. Bayramov V. Collateral damage: The Western sanctions on Russia and the evaluation of implications for Russia's post-communist neighbourhood / V. Bayramov, N. Rustamli, G. Abbas // International Economics. — August 2020. — Vol. 162. — Pp. 92-109. — URL: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2020.01.002>.
7. Shpak P. S. Analytical forecast of the consequences of sanctions in 2022 for the Russian economy // Asia-Pacific region: economics, politics, law. 2022. Vol. 24, No. 2. pp. 15-23. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-2/15-23> (accessed: 08.11.2022)
8. Russia and the world during and after the COVID-19 pandemic: Challenges and opportunities: A collective monograph / edited by Doctor of Economics, prof. E. S. Vylkova. — St. Petersburg: Publishing and Printing Association of Higher Educational Institutions, 2020. - 274 p
9. The versatility of modern pandemic reality: A collective monograph / edited by Doctor of Economics, prof. E. S. Vylkova. — St. Petersburg: Publishing and Printing Association of Higher Educational Institutions, 2021. — 300 p.
10. Pokrovskaya O.D. Logistics transport systems of Russia under new sanctions//Bulletin of Research Results-2022- Issue 1 -pp.80-94.
11. Lavrishchev A.V. Vector of Changes/ Transport of Russia, appendix Transport Bulletin, No. 3- 2022.
12. Transport sphere in the context of COVID-19 Digest of the Department of International and Regional Cooperation. Accounting Chamber 2020 [Electronic resource]. — Access mode: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (accessed: 08.11.2022).
13. On foreign trade in 2021 [Electronic resource]. — Access mode: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26\\_23-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/26_23-02-2022.html) (date of appeal: 08.11.2022).
14. Temporary recommendations aimed at the safe functioning of maritime and inland waterway transport in the conditions of COVID-19 were approved by the Minister of Transport of the Russian Federation on 25.05.2020 and approved by the Head of the Federal Service for Supervision of Consumer Rights Protection and Human Welfare, the Chief State Sanitary Doctor of the Russian Federation Federation, letter dated 05/25/2020 No. 02/10389-2020-23.
15. Transport of Russia. Information and statistical bulletin. January – December 2019, January-December 2020, January-December 2021, January-June 2022 [Electronic resource]. — Access mode: <https://mintrans.gov.ru> (accessed: 08.11.2022).
16. Cargo traffic along the Northern Sea Route in the first half of 2022 exceeded the plan by 5%. [electronic resource]. — Access mode: <https://portnews.ru/news/333134/> (accessed: 08.11.2022).
17. Water transport in a pandemic/Marine News of Russia No. 6, 2020, p. 10.
18. In the conditions of a global pandemic - equate seafarers to "key workers" / Marine News of Russia No. 7, 2020 p. 9.

19. Lavrentieva E.A. Transformation of labor processes on water transport in the conditions of a pandemic In the collection: Collection of scientific articles of the national scientific and practical conference of the teaching staff of the GUMRF named after Admiral S.O. Makarov". Collection of scientific articles of the conference. St. Petersburg, 2022. pp. 301-307.
20. The Russian Seafarers' Trade Union asks to grant seafarers the right to delay mobilization [Electronic resource]. — Access mode: <https://portnews.ru/news/336232> /(date of address: 08.11.2022).
21. Russian sailors give a clear signal /Sea news №14 (549) – 2022.
22. Ports of Russia by the end of 2021: infographics and analytics [Electronic resource]. — Access mode: <https://portnews.ru/news/324105> // (date of request: 11.11.2022).
23. Ports of Russia in the III quarter of 2022: infographics and analytics [Electronic resource]. — Access mode: <https://portnews.ru/news/337136> / (date of request: 11.11.2022).
24. The cargo turnover of Russian seaports for 10 months has almost not changed to the level a year earlier and amounted to 694.5 million tons [Electronic resource]. — Access mode: <https://portnews.ru/news/338404> /(date of request: 11.11.2022).
25. State support as a guarantee of economic recovery / Marine News of Russia No. 5, 2020, p. 8.
26. Decree of the Government of the Russian Federation of 03.04.2020 N 434 "On approval of the list of sectors of the Russian economy most affected by the deterioration of the situation as a result of the spread of a new coronavirus infection" (with amendments and additions)
27. Resolution of the Government of the Russian Federation of March 10, 2022 N 337 "On Approval of the List of Industries in which the Borrower Operates, Specified in Part 1 of Article 7 of the Federal Law "On Amendments to the Federal Law "On the Central Bank of the Russian Federation (Bank of Russia)" and Certain Legislative Acts of the Russian Federation regarding the Specifics of the Change the terms of the loan agreement, the loan agreement" and on the invalidation of certain provisions of certain acts of the Government of the Russian Federation" (with amendments and additions).
28. Support of the Kaliningrad region /Marine News No. 14 (549) – 2022
29. The Cabinet of Ministers has pledged over 4.5 trillion rubles until 2030 to create a new export-import logistics [Electronic resource]. — Access mode: <https://rg.ru/2022/10/18/kabmin-zalozhil-do-2030-goda-svyshe-45-trln-rublej-na-sozdanie-novoj-eksportno-importnoj-logistiki.html>

#### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Крайнова Вера Владимировна**, к.э.н., доцент, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: [krainova.vv@vsuwt.ru](mailto:krainova.vv@vsuwt.ru)

**Vera V. Krainova**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Accounting, Analysis and Finance, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Статья поступила в редакцию 14.11.2022; опубликована онлайн 20.12.2022.  
Received 14.11.2022; published online 20.12.2022.