



МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

INTERNATIONAL TRADE IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

DOI: 10.22363/2313-2329-2024-32-3-359-370

EDN: NCPKRQ

УДК 339.5(470)

Научная статья / Research article

«Новая логистика» внешней торговли России и неочевидные особенности определения статуса международного перевозчика

А.М. Голубчик , Е.В. Пак  

*Московский государственный институт международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел Российской Федерации,
Российская Федерация, 119454, Москва, пр-т Вернадского, д. 76*

 e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация. С формированием «новой логистики» внешней торговли участники ВЭД из России столкнулись с новыми вызовами. Помимо усложнения маршрутов доставки и увеличения ее стоимости на первый план выходят вопросы институционального характера, имеющие важное практическое значение: определение юрисдикции и статуса перевозчика, в том числе в части особенностей претензионно-исковой работы, предела ответственности за несохранную доставку и документарного обеспечения перевозки. При работе российских участников ВЭД с линейными мейджорами правила игры по этим трем направлениям были в целом понятны (хотя и не для всех экспортеров и импортеров из России). Юрисдикция перевозчика, как правило, коррелируется с местом (страной) его регистрации. Вместе с тем на сегодняшний день нормой для крупного международного транспортно-логистического бизнеса является выбор перевозчиком юрисдикции, отличной от страны его регистрации. Так, например, датская MAERSK и швейцарская MSC в качестве места рассмотрения споров определили Высокий суд Лондона. При этом важно знать, что соответствующая информация содержится на лицевой стороне линейного коносамент в разделе «Jurisdiction». Установлено, что после февраля 2022 г. на российский рынок вышло большое количество малых и средних перевозчиков, и их юрисдикция значительным образом расширилась: теперь

© Голубчик А.М., Пак Е.В., 2024



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

это преимущественно Турция, ОАЭ, КНР, особый административный район Гонконг, Малайзия и Сингапур. В этой связи российским участникам ВЭД необходимо максимально точно идентифицировать привлекаемого перевозчика, например, это фактический перевозчик или экспедитор, ставший договорным перевозчиком. Однако на практике сделать это довольно сложно. Таким образом, авторами выявлены и на реальных примерах проиллюстрированы «болевые точки» работы отечественных грузовладельцев с новыми игроками на рынке международных морских перевозок из России и в Россию.

Ключевые слова: внешняя торговля России, «новая логистика» внешней торговли России, международный перевозчик, юрисдикция морского перевозчика, коносамент

Заявление о конфликте интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Вклад авторов. Вклад авторов равнозначен на всех этапах исследования.

История статьи: поступила в редакцию 24 февраля 2024 г.; проверена 30 марта 2024 г.; принята к публикации 1 июня 2024 г.

Для цитирования: *Голубчик А.М., Пак Е.В.* «Новая логистика» внешней торговли России и неочевидные особенности определения статуса международного перевозчика // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2024. Т. 32. № 3. С. 359–370. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-3-359-370>

‘New Logistics’ of Russia’s Foreign Trade and Induced Problem of Identifying the Carrier’s Status

Andrei M. Golubchik , **Egor V. Pak**  

*MGIMO University,
76 Vernadskogo Ave, Moscow, 119454, Russian Federation*

 e.pak@inno.mgimo.ru

Abstract. Formation of Russia’s ‘new logistics’ of foreign trade has logically led to new challenges. With longer routes and higher cost of transportation already being mitigated institutional hurdles such as carrier’s jurisdiction, limit of liability, and status have come to the front. When Western liner majors were in place these questions were more or less familiar to the majority of Russian foreign trade actors. In general carrier’s jurisdiction correlates with its place of registration. However, the situation has changed with logistics businesses floating into more friendly and convenient jurisdictions. For instance, all disputes with Danish MAERSK and Swiss MSC are to be resolved in English High Court of Justice in London. It is worth stressing that related information could be found on page 1 of the Bill of Lading in the ‘jurisdiction’ clause. Yet, after February 2022 with massive entrance of small and medium sea carriers from ‘friendly states’ onto the Russian market the range of jurisdiction applied has become wider. As of today, the most frequently met jurisdiction of carriers servicing Russia’s foreign trade is represented by Turkey, UAE, China, Hong Kong, Malaysia and Singapore. Thus, Russian foreign trade actors have faced a dare concerning the process of carrier’s identification: is it a factual carrier or a freight-forwarder who has become a carrier under the carriage contract? The answer though is not easy to reach. To sum it up, the authors highlight these failing points and neatly picture them using real cases from the field.

Keywords: Russia’s foreign trade, ‘new logistics’ of Russia’s foreign trade, international carrier,

carrier's jurisdiction, bill of lading

Conflicts of interest. The authors declare that there is no conflict of interest.

Authors' contribution. The authors contributed equally to this article.

Article history: received February 24, 2024; revised March 30, 2024; accepted June 1, 2024.

For citation: Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2024). 'New logistics' of Russia's foreign trade and induced problem of identifying the carrier's status. *RUDN Journal of Economics*, 32(3), 359–370. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-3-359-370>

Введение

В 2022–2024 гг. в России самым принципиальным образом изменилась система международного товародвижения. На сегодняшний день многие категории товаров ввозятся в страну достаточно сложными маршрутами через одного, а часто нескольких посредников (Голубчик, Пак 2023а). Некоторые схемы поставки импортных товаров в Россию именуется «параллельным импортом», что в ряде случаев совершенно некорректно (Голубчик, Пак, 2023b). Точечный санкционный арсенал стран коллективного Запада в виде «ценового потолка» в отношении экспорта российской нефти и нефтепродуктов, поставляемых морем (Голубчик, Пак 2023с), также не привел к ожидаемым результатам, в том числе ввиду феномена «ловушки большой страны» (Ушкалова, 2023). Соответственно, коллапса логистики внешней торговли России не наступило. При этом, если взять более широкие хронологические рамки действия санкционного фактора, т.е. с 2014 г. — момента введения первых экономических санкций стран Запада в отношении российских юридических и физических лиц, — российская транспортная система опять же продемонстрировала «стойкость» (Щербанин, 2023).

Тем не менее санкционный трек стран Запада в отношении России продолжается. Так, 23 февраля 2024 г. ЕС принял тринадцатый «санкционный пакет», в который попали одни из системообразующих игроков российского транспортно-логистического рынка — ПАО «Трансконтейнер» и «Восточная стивидорная компания»¹.

Таким образом, формирование «новой логистики» внешней торговли России сопряжено не только с удорожанием стоимости и увеличением сроков доставки, но и с целым рядом правовых (но имеющих важное практическое значение) проблем, о которых ранее большая часть российских участников ВЭД фактически не задумывалась, например, таких как:

- Каков правовой статус компании-перевозчика?
- Это фактический или договорной перевозчик?
- На основании каких правовых норм этот перевозчик действует?

¹ Совет ЕС утвердил 13-й пакет санкций против России. ТАСС. 23.02.2024. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/20066807>

- В какой стране он зарегистрирован, по праву какой страны с ним придется вести претензионную и исковую работу?

Обзор литературы

Теоретико-методологические основы экономических санкций как инструмента прямого и косвенного воздействия в международных экономических отношениях достаточно подробно исследованы в работах как отечественных (Тимофеев, 2022, 2023), так и иностранных (Hufbauer, Jung 2021, 2020) авторов.

Особенностям и направлениям трансформации внешней торговли России в условиях санкционного режима Запада посвящены труды А.Н. Спартака (2023, 2022) и Д.И. Ушкаловой (2023, 2022).

Транспортно-логистическая проблематика действующего санкционного режима стран коллективного Запада в отношении России, начиная с февраля 2022 г., детально и всесторонне проанализирована в цикле публикаций А.М. Голубчика и Е.В. Пака (2022; 2023а; 2023б; 2023с).

На более широком хронологическом горизонте — с 2014 г. — влияние экономических санкций на транспортную отрасль России отражено в цикле работ Ю.А. Щербанина (2018, 2020, 2023).

Определение юрисдикции морского перевозчика: теория и практика

До ухода (полного или ограниченного) линейных мейджоров из России ситуация была достаточно стабильная. Однако для многих логистов и участников ВЭД было открытием, что перевозчик MAERSK, зарегистрированный в Дании, все судебные разбирательства подвел под английское право, а местом судебного разбирательства избрал Высокий суд Лондона (English High Court of Justice in London). Абсолютно аналогично обстоят дела с судоходной компанией MSC, которая, кстати, пока не покинула отечественный рынок. Компания зарегистрирована в Швейцарии, но место судебного разбирательства — также Высокий суд Лондона.

Выбор перевозчиком юрисдикции, отличной от страны его регистрации, в целом характерен для крупного международного транспортно-логистического бизнеса. Перевозчик, действующий глобально, выбирает для себя единую и наиболее удобную юрисдикцию. Как следствие, неудивительно, что большинство перевозчиков выбирает не национальную, а такую юрисдикцию, где компания будет чувствовать себя максимально комфортно.

В международной торговле и международной морской перевозке приоритет традиционно отдается английскому праву (Великобритания, особый административный район Гонконг), а также праву, максимально близкому к классическому английскому (США, Австралия, Сингапур, Малайзия и еще целый ряд государств). Англия исторически является морской державой, а морское судо-

ходство на протяжении уже почти восьми веков считается делом высокорисковым, по этой причине законы всегда стоят на защите интересов судовладельцев и перевозчиков.

Менее удобным для морских перевозчиков считается европейское право (страны ЕС), но оно также весьма часто применяется на практике. Например, в юрисдикции Франции находится компания CMA-CGM, а в юрисдикции Германии — Нарag-Lloyd GmbH. Традиционно национальной юрисдикции придерживаются перевозчики из Японии, включая крупнейший японский контейнерный консорциум ONE (Ocean Network Express Holdings Ltd).

В контексте вышесказанного весьма показателен пример США. Так, вне зависимости от принятой перевозчиком юрисдикции в том случае, если перевозка идет в США или обратно, применимым правом будет исключительно право США. В противном случае перевозчик просто не получит доступ в морские или воздушные порты США. Это непреложное требование Закона Соединенных Штатов о перевозке грузов морем (US Carriage of Goods by Sea Act 1936, US COGSA), а рассматриваться дело будет исключительно в суде Южного округа Нью-Йорка. Такую юрисдикцию принято называть эксклюзивной (исключительной) по отношению к юрисдикциям других стран.

Таким образом, правила претензионно-исковой работы с линейными мейджорами были в целом понятны российским участникам ВЭД и органам судебной власти страны. В этой связи, например, достаточно показательным (но в то же время достаточно редким) для российской практики было Решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области по делу №А56-78302/2016 АО «Страховая компания «Альянс» против ООО «МАЭРСК» и иностранной компании A.P. Moller-Maersk A/S об отказе в принятии дела к рассмотрению, так как подсудность этого дела находится вне компетенции суда:

В соответствии с ч. 3 ст. 38 АПК РФ иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, пассажиров и их багажа, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика. Указанная подсудность рассмотрения спора является исключительной и не может быть изменена в том числе путем привлечения соответчиков (ч. 2 ст. 36 АПК РФ), что прямо следует из нормы ч. 3 ст. 38 АПК РФ. Таким образом, поскольку перевозка осуществлялась на указанных условиях, то суд приходит к выводу, что стороны согласовали подсудность разрешения спора — Высокий суд Лондона и применимое право — английское право, что не относится к компетенции Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Проблемы идентификации морского перевозчика участниками ВЭД из России после февраля 2022 г.

После ухода с российского рынка крупнейших морских контейнерных перевозчиков на отечественный рынок вышло большое количество малых и средних перевозчиков. Можно с полной уверенностью утверждать, что бла-

годаря использованию новых сервисов на текущий момент удалось закрыть не менее 95 % пунктов назначения от уровня января 2022 г. Появление новых игроков на рынке значительным образом расширило юрисдикцию представленных стран — теперь это Турция, ОАЭ, КНР, особый административный район Гонконг, Малайзия, Сингапур и даже Россия. В этой связи возникают следующие практические вопросы, касающиеся российских участников ВЭД:

1. Как идентифицировать перевозчика: это фактический перевозчик или экспедитор, выдавший свой коносамент?
2. А может быть, это экспедитор, работающий по правилам ФИАТА, или публичный перевозчик, не владеющий тоннажем (NVOCC)?
3. А может быть это одно, маскирующееся под другое?

Единственным документом, который может помочь ответить на поставленные вопросы, является *коносамент*, выданный морским перевозчиком или мультимодальным транспортным оператором. Само название документа ясно не внесет, потому что перевозчики и экспедиторы используют практически одинаковые комбинации слов: *Bill of Lading*, *Ocean Bill of Lading*, *Port-to-Port Bill of Lading*, *Liner Bill of Lading*, *Bill of Lading for Multimodal Transport*, *Bill of Lading for Combined Transport* и т.д.

Важно подчеркнуть, что ни один закон ни в одной стране не регулирует название применимого транспортного документа. Именно по этой причине в ст. 20 Унифицированных обычаев и практики для документарных аккредитивов (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, UCP 600) содержится интересная формулировка для описания понятия «коносамент»:

«Коносамент, как бы он ни назывался по внешнему виду, должен: ... (A Bill of Lading, however named, must appear to: ...)².

И далее идет описание содержания документа и подписей на нем, следовательно, российским участникам ВЭД необходимо внимательно изучить лицевую и оборотные стороны коносамента. И здесь кроется первая проблема — лицевой стороной (page 1) у коносамента считается сторона, содержащая текст и условия договора перевозки, а оборотной (page 2) — сторона, содержащая пустые графы, предназначенные для заполнения переменными сведениями о конкретной перевозке.

Сторона, содержащая переменные сведения о перевозке, внешне выглядит весьма привлекательно и вследствие этого воспринимается как лицевая сторона документа. Именно она сканируется и пересылается с использованием современных средств передачи информации и часто позиционируется как «электронный» документ, каковым она, несомненно, не является. И такая иллюзия является второй проблемой. Почти всегда информация, которая должна интересовать участников перевозки находится на лицевой стороне, но они на нее не обращают внимание, а порой даже не догадываются о ее существовании.

² Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (УОП-600). АРЭ. URL: <https://far-aerf.ru/unificirovannye-pravila-i-obychai-dlya-dokumentarnyh-akkreditivov>

Представляется, что участникам ВЭД необходимо обратить внимание на следующие разделы лицевой стороны коносамента:

- раздел *Carrier (перевозчик)* — содержит информацию о полном наименовании компании-перевозчика по настоящему коносаменту, на оборотной стороне очень часто указывается только торговое наименование компании. Так, например, наименование Maersk — это торговая марка компании A.P. Moller — Maersk A/S;
- раздел *Jurisdiction (юрисдикция/место разрешения споров)* — содержит информацию о стране, чья юрисдикция применяется для перевозок по этому документу, и здесь же (весьма часто) указано наименование конкретного судебного органа, куда следует обращаться с иском к перевозчику;
- раздел *Limitation of Responsibility (ограничение ответственности)* — содержит информацию о пределах ответственности перевозчика в соответствии с применимой конвенцией. Чаще всего это Гаагские правила или Правила Гаага-Висби. Согласно Правилам Гаага-Висби, ответственность перевозчика за несохранную доставку составляет 2 ед. специальных прав заимствования (СПЗ) за 1 кг груза (брутто) или 666,67 ед. СПЗ за одно грузовое место. Компенсация за утраченный/поврежденный контейнер с грузом будет составлять всего 666,67 ед. СПЗ, так как контейнер всегда считается за одно место (отметку об этом факте следует искать на оборотной стороне коносамента). Но в юрисдикции США по правилам US COGSA меньше — 500 долл.

Полученная информация позволит сделать некоторые выводы о статусе перевозчика: это фактический перевозчик, оператор флота, не владеющий тоннажем или логистический оператор (экспедитор). Всегда необходимо помнить, что у различных перевозчиков тексты транспортных документов могут быть весьма похожи, но они никогда не будут одинаковыми. Следовательно, если участник ВЭД начинает работу с новым перевозчиком, то ему следует внимательно изучить его документы.

Некоторые практические рекомендации российским участникам ВЭД в санкционных реалиях

Авторам кажется критически важным на конкретных примерах проиллюстрировать необходимость правильной и своевременной идентификации российским участником ВЭД привлекаемого перевозчика.

Так, в качестве первого примера можно привести условия договора перевозки компании VERTEX Container Line³. Важно подчеркнуть, что на сегодняшний день VERTEX Container Line активно участвует в обеспечении внешней торговли России, осуществляемой морем. Так, коносамент искомой линии выписан на перевозку 9 сорокафутовых контейнеров из порта Сурабая (Индонезия) в Новороссийск. Обратная сторона документа не

³ Коносамент VERTEX Container Line имеется в распоряжении авторов.

содержит никаких сведений о перевозчике, его национальной регистрации и применимой юрисдикции. С некоторым трудом, но авторам удалось найти лицевую сторону документа — интересующие сведения там тоже отсутствовали.

В п. 1 содержится информация о том, что компания является членом Национальной логистической ассоциации ОАЭ (National Association of Freight and Logistics), которая, в свою очередь, является членом ФИАТА. Эта информация позволила предположить, что мы имеем дело с компанией, зарегистрированной в ОАЭ.

В п. 31 содержится информация о том, что все претензии в адрес компании должны рассматриваться в соответствии со ст. 317 Кодекса деловой практики ОАЭ (Федеральный закон № 18 от 1993 г.). А п. 32 говорит о том, что все споры по настоящему коносаменту находятся в исключительной юрисдикции ОАЭ и подлежат рассмотрению в коммерческом арбитраже при Палате торговли и промышленности Эмирата Дубай по правилам от 22 февраля 1994 г.

В совокупности эта информация позволяет авторам сделать однозначный вывод о том, что мы имеем дело не с фактическим, а договорным перевозчиком. Его можно назвать экспедитором, мультимодальным транспортным оператором — это совершенно не влияет на суть событий. Но раз это не морской перевозчик, а экспедитор, то необходимо понять каков у него уровень ответственности. Такую информацию мы находим в п. 29 (а): ответственность ограничена суммой в 30 дирхамов ОАЭ за 1 кг брутто поврежденного или утраченного груза, или 20 тыс. дирхамов за 1 грузовое место.

Традиционно контейнер любого типоразмера считается за одно грузовое место, следовательно, ответственность перевозчика составит 20 тыс. дирхамов или 506 тыс. руб. по курсу ЦБ РФ на 25.02.24. Сумма невелика и гарантированно не покроет убытки, но по Правилам Гаага-Висби, которых придерживаются практически все морские контейнерные перевозчики, ответственность исчисляется в размере 666,67 ед. СПЗ и будет равна 80893,74 руб., что в разы меньше предела ответственности экспедитора из ОАЭ.

Информацию, которую авторы смогли извлечь из документа, и выводы, сделанные на ее основании, не содержат ровным счетом никакой негативной коннотации. Это просто важная информация, и профессионал в области логистики международной торговли должен уметь ее правильно оценить. Если он видит там некие риски, а они присутствуют всегда, то необходимо четко понимать способ их минимизации.

Вторым показательным примером является инцидент с судном HONRISE, имевший место в декабре 2023 г. Судно находилось в тайм-чартере у российской фирмы ООО «Трансмастерс», которая выполняла на нем морские перевозки контейнеров по собственному коносаменту, то есть выступала в качестве перевозчика. Из-за финансовых разногласий с фрахтователем, судовладелец остановил судно в очередном рейсе и разгрузил находящиеся на борту контейнеры в одном из портов ОАЭ. ООО «Трансмастерс»

как фрахтовщику не оставалось ничего, как потребовать срочной доплаты с грузовладельцев в виде экстренной надбавки (emergency surcharge), равной изначальной стоимости перевозки для того, чтобы организовать доставку контейнеров до Санкт-Петербурга.

Основой проблемы стало содержание договора о тайм-чартере, подписанного фрахтовщиком на крайне невыгодных для себя условиях. Авторы не станут комментировать этот коммерческий аспект, но могли ли клиенты ООО «Трансмастерс», грузовладельцы из России, избежать такого развития событий? Да, могли, если бы проявили разумную предосторожность, проанализировав как минимум три аспекта.

Во-первых, ООО «Трансмастерс» как морской перевозчик на рынке в целом неизвестен. В оперативном управлении имеет всего одно судно, следовательно, можно с высокой уверенностью предположить, что должного опыта в части организации международных перевозок у фирмы крайне мало.

Во-вторых, ООО «Трансмастерс» как перевозчик вышел на российский рынок морских перевозок в середине 2023 г., когда основной санкционный шок от ухода западных линейных мейджоров уже прошел. Да, стоимость услуг стала значительно выше, но к лету 2023 г. ситуация на отечественном рынке полностью стабилизировалась. Таким образом, новый перевозчик предложил ставки ниже средней цены. Предложение цены ниже рынка заманчиво, но должно было насторожить потенциальных грузоотправителей. С высокой долей вероятности можно предположить, что целью ставилось быстрое привлечение потенциальных клиентов для обеспечения максимальной загрузки судна.

В-третьих, авторы приложили немало усилий, чтобы в открытом доступе найти условия и правила договора перевозки по коносаменту ООО «Трансмастерс», но тщетно. Следовательно, важная информация о самой перевозке недоступна и российским грузовладельцам.

Заключение

Авторами обозначены и на конкретных примерах раскрыты «болевы точки» российских участников ВЭД при организации международной морской перевозки с привлечением перевозчиков из дружественных стран, недавно вышедших на отечественный рынок. Их приход, с одной стороны, обеспечил функционирование внешней торговли страны, а с другой — создал для грузовладельцев определенные институциональные сложности в части определения соответствующих юрисдикций, предела ответственности за гибель/повреждение груза и статуса.

Вместе с тем следует признать, что и до введения санкций участники ВЭД из России сталкивались с проблемами толкования транспортных документов, в том числе экспедиторских коносаментов, при организации морских и мультимодальных перевозок (Мельников, Голубчик, 2021). Санкционный же фактор лишь заострил настоящую проблему.

Таким образом, представляется, что дальнейшее формирование «новой логистики» внешней торговли России во многом зависит от повышения профессионализма всех участников системы международного товародвижения — грузовладельцев, экспедиторов, перевозчиков, страховых компаний, банков — на данном треке.

Список литературы

- Голубчик А.М., Пак Е.В.* Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 3. С. 50–58. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2022-3-50-58>
- Голубчик А.М., Пак Е.В.* Логистические схемы обхода санкционного режима стран Запада в отношении России // Российский внешнеэкономический вестник. 2023а. № 5. С. 63–69. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-5-63-69>
- Голубчик А.М., Пак Е.В.* «Альтернативный импорт» как новая категория во внешней торговле России // Российский внешнеэкономический вестник. 2023б. № 9. С. 47–53. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2023-9-47-53>
- Голубчик А.М., Пак Е.В.* Российский экспорт нефти и «ценовой потолок»: адаптация возможна // Российский внешнеэкономический вестник. 2023с. № 1. С. 56–63. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-1-56-63>
- Мельников С.Е., Голубчик А.М.* Организационно-правовые проблемы толкования экспедиторских коносаментов при осуществлении морских и смешанных перевозок грузов // Черные дыры в Российском законодательстве. 2021. № 3. С. 27–30.
- Спартак А.Н.* Переформатирование международного экономического сотрудничества России в условиях санкций и новых вызовов // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 4. С. 9–35. <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-4-9-35>
- Спартак А.Н.* Оценка несырьевого экспортного потенциала России в условиях санкций // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 12. С. 30–44. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2022-12-30-44>
- Тимофеев И.Н.* Политика санкций в меняющемся мире: теоретическая рефлексия // Полис. Политические исследования. 2023. № 2. С. 103–119.
- Тимофеев И.Н.* Сомнительная эффективность? Санкции против России до и после февраля // Россия в глобальной политике. 2022. № 4. С. 136–152. <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2022-20-4-136-152>
- Ушкалова Д.И.* Внешняя торговля России: предварительные итоги второго года противостояния санкционному давлению // Вестник Института экономики Российской Академии наук. 2023. № 6. С. 43–60. https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_6_43_60
- Ушкалова Д.И.* Внешняя торговля России в условиях санкционного давления // Журнал Новой экономической ассоциации. 2022. № 3. С. 218–226. <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2022-55-3-14>
- Щербанин Ю.А.* Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2023. № 5. С. 45–58.
- Щербанин Ю.А.* Транспорт России: шесть лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2020. № 3. С. 69–81.
- Щербанин Ю.А.* Транспорт России: три года экономических санкций // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2018. Т. 16. С. 248–266. https://doi.org/10.29003/m264.sp_ief_ras2018/248-266

- Hufbauer G.C., Jung E. What's new in economic sanctions? *European Economic Review*. 2020. Vol. 130. Article no. 103572. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0014292120302026?via%3Dihub> (accessed: 02.01.2024).
- Hufbauer G.C., Jung E. Economic sanctions in the twenty-first century // *Research handbook on economic sanctions* / ed. by A.G. Peter. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2021. P. 26–43. <https://doi.org/10.4337/9781839102721.00008>;

References

- Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2022). Economic sanctions against Russia: A transport perspective. *Russian Foreign Economic Journal*, 3, 50–58. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2022-3-50-58>
- Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2023a). Logistics of bypassing schemes of western economic sanctions against Russia. *Russian Foreign Economic Journal*, (5), 63–69. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-5-63-69>
- Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2023b). 'Alternative imports' as a new category in Russia's foreign trade. *Russian Foreign Economic Journal*, (9), 47–53. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-1-56-63>
- Golubchik, A.M., & Pak, E.V. (2023c). Russia's exports and the price cap: One can adapt. *Russian Foreign Economic Journal*, (1), 56–63. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-1-56-63>
- Hufbauer, G.C., & Jung, E. (2020). What's new in economic sanctions? *European Economic Review*, 130: 103572. Retrieved January 2, 2024, from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0014292120302026?via%3Dihub>.
- Hufbauer, G.C., & Jung, E. (2021). Economic sanctions in the twenty-first century. In A.G. Peter (Eds.), *Research handbook on economic sanctions* (pp. 26–43). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited. <https://doi.org/10.4337/9781839102721.00008>
- Melnikov, S.E., & Golubchik, A.M. (2020). Organizational and legal problems of interpretation of forwarding boots in the performance of sea and mixed cargo transportation. *Chernye dyry v Rossijskom zakonodatel'stve*, (3), 27–30. (In Russ.).
- Shcherbanin, Y.A. (2018). Russian transportation: Three years of economic sanctions. *Studies on Russian Economic Development*, (16), 248–266. (In Russ.). https://doi.org/10.29003/m264.sp_ief_ras2018/248-266
- Shcherbanin, Y.A. (2020). Russian transportation: Six years of economic sanctions. *Studies on Russian Economic Development*, (3), 69–81. (In Russ.).
- Shcherbanin, Y.A. (2023). Russian transportation: Nine years of economic sanctions. *Studies on Russian Economic Development*, (5), 45–58. (In Russ.).
- Spartak, A.N. (2022). Assessment of Russia's non-primary export potential under sanctions. *Russian Foreign Economic Journal*, (12), 30–44. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2022-12-30-44>
- Spartak, A.N. (2023). Reshaping Russia's international economic cooperation amid sanctions and new challenges. *Russian Foreign Economic Journal*, 4, 9–35. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412.2072-8042-2023-4-9-35>
- Timofeev, I.N. (2022). Sanctions on Russia: A new chapter. *Russia in Global Affairs*, (4), 136–152. (In Russ.). <https://doi.org/10.31278/1810-6439-2022-20-4-136-152>
- Timofeev, I.N. (2023). Policy of sanctions in a changing world: Theoretical reflection. *Polis. Political Studies*, (2), 103–119. (In Russ.).
- Ushkalova, D.I. (2022). Russia's foreign trade under sanctions pressure. *Journal of the New Economic Association*, (3), 218–226. (In Russ.). <https://doi.org/10.31737/2221-2264->

2022-55-3-14

Ushkalova, D.I. (2023). Russia's foreign trade: Preliminary results of the second year of counteraction to sanctions pressure. *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, (6), 43–60. (In Russ.). https://doi.org/10.52180/2073-6487_2023_6_43_60

Сведения об авторах / Bio notes

Голубчик Андрей Моисеевич, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры УГМК «Международные транспортные операции», МГИМО МИД России. ORCID: 0009-0004-0582-3935. E-mail: pigeon_am@mail.ru

Andrei M. Golubchik, Candidate of Science (In Economics), Associate Professor at the Department of International Transport and Logistics, MGIMO University. ORCID: 0009-0004-0582-3935. E-mail: pigeon_am@mail.ru

Пак Егор Вадимович, кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой УГМК «Международные транспортные операции», доцент кафедры МЭО и ВЭС им. Н.Н. Ливенцева, МГИМО МИД России. ORCID: 0000-0001-5664-0435. E-mail: e.pak@inno.mgimo.ru.

Egor V. Pak, Candidate of Science (In Economics), Docent, Head of the Department of International Transport and Logistics, Associate Professor of the Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev, MGIMO University. ORCID: 0000-0001-5664-0435. E-mail: e.pak@inno.mgimo.ru.