

© В.А. Логинова, О.К. Нильга

Научная статья

УДК 339:338.47

DOI: <http://doi.org/10.15350/2409-7616.2024.1.49>**СОВРЕМЕННЫЕ ФОРС-МАЖОРНЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА:  
ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ**

В.А. Логинова, О.К. Нильга

**Логинова Валерия Александровна,**

кандидат экономических наук, доцент высшей школы менеджмента, Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск, Россия.

ORCID: 0009-0003-1151-3039

000234@pnu.edu.ru

**Нильга Ольга Константиновна,**

магистрант, высшая школы менеджмента, Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск, Россия.

2021101836@pnu.edu.ru

**Аннотация.** Целью исследования является выявление основных параметров экономики, на которые оказывают влияние различные виды форс-мажорных обстоятельств. Исследование носит описательный характер и для детального анализа использованы вторичные данные. Основными источниками информации явились веб-сайты компаний, исследовательские отчеты, статьи, газетные публикации, статистические данные о мировой торговле и другие источники. Использовались абстрактно-логический метод, методы описания, статистического и контент анализа. В статье рассматривается понятие форс-мажорных обстоятельств, их иерархия относительно возникновения (первого и второго порядка). Так как форс-мажорные обстоятельства имеют различное происхождение, продолжительность, последствия для экономических субъектов, предложено разделить их на природные, техногенные и политические. В качестве объекта анализа приняты наиболее значимые форс-мажорные обстоятельства последнего времени, в частности, землетрясения и цунами в азиатско-тихоокеанском регионе, пандемия Ковид-19, санкции и контрсанкции после начала СВО, техническая блокировка Суэцкого канала. На основе анализа публикаций о связи этих обстоятельств с динамикой бизнес-процессов в отдельных странах и мировой экономике в целом, статистических данных сделаны выводы об основных параметрах, на которые оказывают влияние природные, техногенные и политические форс-мажорные обстоятельства. При этом степень влияния долгосрочного природного в виде пандемии и геополитического форс-мажоров более существенна и многопланова, что обуславливает необходимость дальнейшего исследований влияния форс мажорных обстоятельств на бизнес и выработку предложений по минимизации их последствий.

**Ключевые слова:** форс-мажор, природные, техногенные и политические форс-мажорные

*обстоятельства, пандемия Ковид-19, санкции и контрсанкции, блокировка Суэцкого канала.*

**Библиографическая ссылка:** Логинова В.А., Нильга О.К. Современные форс-мажорные обстоятельства: последствия для бизнес-процессов // ЦИТИСЭ. 2024. № 1. С. 564-576. DOI: <http://doi.org/10.15350/2409-7616.2024.1.49>

Research Full Article

UDC 339:338.47

**MODERN FORCE MAJEURE CIRCUMSTANCES:  
IMPLICATIONS FOR BUSINESS PROCESSES**

V.A. Loginova, O.K. Nilga

**Valeria A. Loginova**

Candidate of Economics, Associate Professor, Graduate School of Management, Pacific Nation University, Khabarovsk, Russian Federation.

ORCID: 0009-0003-1151-3039

000234@pnu.edu.ru

**Olga K. Nilga,**

Graduate, School of Management master student, Pacific Nation University, Khabarovsk, Russian Federation.

2021101836@pnu.edu.ru

**Abstract.** *The study purpose is to identify the main parameters of the economy that are influenced by various types of force majeure circumstances. The study is descriptive in nature and secondary data was used for detailed analysis. The main sources of information were company websites, research reports, articles, newspaper publications, world trade statistics and other sources. Abstract-logical method, methods of description, statistical and content analysis were used. The article discusses the force majeure concept, their hierarchy regarding occurrence (first and second order). Since force majeure circumstances have different origins, duration, and consequences for economic entities, it is proposed to divide them into natural, man-made and political. The most significant force majeure circumstances of recent times were taken as the object of analysis, in particular, earthquakes and tsunamis in the Asia-Pacific region, the Covid-19 pandemic, sanctions and counter-sanctions after the start of the SVO, and the technical blockage of the Suez Canal. Based on the analysis of publications on the connection of these circumstances with the dynamics of business processes in individual countries and the world economy as a whole, and statistical data, conclusions were drawn about the main parameters that are influenced by natural, man-made and political force majeure circumstances. At the same time, the degree of influence of long-term natural events in the form of a pandemic and geopolitical force majeure is more significant and multifaceted, which necessitates further research into the impact of force majeure circumstances on business and the development of proposals to minimize their consequences.*

**Keywords:** *force majeure, natural, man-made and political force majeure, Covid-19 pandemic, sanctions and counter-sanctions, blocking of the Suez Canal.*

**For citation:** *Loginova V.A., Nilga O.K. Modern force majeure circumstances: implications for business processes. CITISE, 2024, no. 1, pp. 564-576. DOI: <http://doi.org/10.15350/2409-7616.2024.1.49>*

### **Введение.**

Долгое время понятие форс-мажора носило ярко выраженную юридическую коннотацию, связанную с контрактной деятельностью. Вместе с тем события последних лет, особенно вспышка новой коронавирусной инфекции, признанной мировым сообществом пандемией, санкции показали, что форс-мажорные события затрагивают уже не отдельные компании и проблемы исполнения этими компаниями своих обязательств, а мировую экономику в целом. Термин стал активно использоваться для характеристики неопределенности в экономике [4], при возникновении сложных ситуаций в выполнении обязательств при проблемах с какими-либо ресурсами, в частности, трудовыми [16] и т.п. Вместе с тем дискуссии в литературе связаны с юридической стороной проблемы, т.е. признания или нет тех или иных событий в качестве форс-мажорных для избегания ответственности при неисполнении договора [6, 8, 10, 14].

Международная торговая палата трактует форс-мажор как «наличие события или обстоятельства, которое ограничивает или препятствует стороне выполнить одно или несколько своих договорных обязательств»<sup>1</sup> при условии, что такое препятствие находится вне ее разумного контроля, его невозможно было разумно предвидеть во время заключения договора и сторона не могла разумно избежать или преодолеть последствия препятствия. Там же указаны презюмируемые события форс-мажора, в том числе война, военные действия; валютные и торговые ограничения, эмбарго, санкции; соблюдение любого закона или государственного указа, эпидемия, стихийное бедствие или экстремальное природное явление; взрыв, пожар, разрушение оборудования и т.п.<sup>2</sup> Факт наступления таких обстоятельств и период их действия должен быть подтвержден специальным документом торгово-промышленной палаты или другой компетентной организацией страны или региона местонахождения той стороны, которая не смогла выполнить обязательства по договору.

Одной из главных проблем, с которой сталкиваются компании при реагировании на форс-мажорные обстоятельства, является разночтения в определении и интерпретации таких событий. Это может привести к противоречивым толкованиям условий контракта и спорам между сторонами, особенно когда речь заходит о том, кто несет ответственность за расходы, понесенные в результате события.

Всегда в мировой практике были такие события, которые оказывали влияние на значительное количество субъектов чаще всего отдельных стран и группы стран. Например, великая депрессия, события 11 сентября 2001 года, отдельные акты правительств, затрагивающие взаимоотношения нескольких стран (торговые войны КНР-США) и т.п. В этих ситуациях дискуссия строится в контексте признания или не признания каких-либо обстоятельств в качестве освобождающих от исполнения обязательств и применения санкций относительно неисполнения. Нас же в большей степени интересует вопросы экономических

---

<sup>1</sup> Оговорка ICC о форс-мажоре («Оговорка») [Электронный ресурс]: – URL: [http://www.iccwbo.ru/documents/RU\\_2020\\_icc\\_force\\_majeure\\_clause.pdf](http://www.iccwbo.ru/documents/RU_2020_icc_force_majeure_clause.pdf). (дата обращения 19.01.2024)

<sup>2</sup> Там же

последствий обстоятельств, которые создают проблемы для бизнес-процессов отдельных компаний, функционирования мировой экономики или экономики группы стран.

Нельзя не отметить, что одни форс-мажорные обстоятельства (первого порядка) могут вызвать другие форс-мажорные обстоятельства (второго порядка). Например, стихийные бедствия, пандемия приводят к форс-мажорным обстоятельствам второго порядка – решения административных органов как реакции на обстоятельства первого порядка, в частности, решения правительства о закрытии городов, введения карантинных и т.п. [11]. Так, в случае стихийных бедствий, например, наводнения (воздействие первого порядка), компания не имеет возможности работать из-за затопления рабочих помещений или складов, а воздействие второго порядка возникает из-за запрета органов управления территорией на движение судов в акватории из-за разрушительного действия волн, что создает проблемы с транспортировкой грузов. Яркой иллюстрацией форс-мажоров первого и второго порядка является пандемия Ковид-19. Примером прямого воздействия события первого порядка может служить ситуация, когда патоген заражает рабочую силу и в результате лишает компанию возможности выполнять контрактные обязательства. Примерами воздействия второго порядка являются введение жестких карантинных, закрытие границ, введение строгого комендантского часа или приказ об обязательном пребывании на месте, который позволял людям выходить из своих домов только на несколько часов в неделю и только за товарами первой необходимости и т.д., что реализовывалось в той или иной степени во многих странах, в частности, КНР, Республике Корея, США, странах Европы, Латинской Америки [1, 11, 15]. Еще одним примером форс-мажора второго порядка является контейнерный кризис, возникший как результат ковида, техногенных катастроф. Следует отметить, что влияние форс-мажорных обстоятельств первого и второго порядков может быть различно по продолжительности, характеру и степени воздействия на бизнес-процессы отдельных компаний и экономику в целом.

#### **Материалы и методы.**

Данное исследование носит описательный характер и для детального анализа используются вторичные данные. Основными источниками информации явились веб-сайты компаний, исследовательские отчеты, статьи, газетные публикации, статистические данные о мировой торговле и другие источники. Использовались абстрактно-логический метод, методы описания, статистического и контент анализа. Целью исследования является выявление основных параметров экономики, на которые оказывают влияние различные виды форс-мажорных обстоятельств.

#### **Результаты исследования.**

Все перечисленные ранее форс-мажорные события имеют различное происхождение, продолжительность, последствия для экономических субъектов. В связи с этим предлагается разделить все форс-мажорные обстоятельства на три группы: природные (природного происхождения), техногенные и политические (геополитические и внутривнутриполитические) [3] и оценить характер влияния этих групп обстоятельств на деятельность отдельных компаний, экономику отдельных стран и мировую экономику в целом.

К природным форс-мажорным обстоятельствам отнесены стихийные бедствия такие как эпидемия, ураган, наводнение, град, заморозки, замерзание проливов и портов, землетрясение, молния, пожар, засуха, проседание и сдвиг почвы, другие стихийные бедствия природного характера, которые могут причинить ущерб имуществу и инфраструктуре.

Под техногенным форс-мажором понимаются непредвиденные и непредотвратимые события, возникающие в результате технологических катастроф, аварий или инцидентов, которые приводят к нарушению или остановке бизнес-процессов и операций, такие как неприродные пожары, взрывы, кибератаки, аварии на транспортных средствах, коммуникациях и т.п.

Геополитические и внутривнутриполитические – неожиданные события, которые связаны с

внешней и внутренней политиками государств и их последствиями (война, военные действия, валютные и торговые ограничения, эмбарго, санкции, другие законодательные акты государства).

Форс-мажорные обстоятельства природного характера оказывают влияние как на производственные, так и логистические процессы. Цунами в Юго-Восточной Азии 2004 года привело не только к значительным человеческим жертвам, но и к разрушению туристической отрасли. В 2011 году произошли два стихийных бедствия, отразившиеся на IT индустрии. Наводнение в Таиланде не только принесло стране ущерб в размере 43 млрд. долларов, но и привело к проблемам в производстве компьютеров. По оценкам экспертов, в Таиланде сконцентрировано около 25% общемирового производства жестких дисков. Из-за наводнения под затопление попали заводы по производству жестких дисков, что привело к сокращению их поставок на 29% в 4 квартале 2011 года и, как результат, к сокращению производства серверов и росту цен на жесткие диски [2]. Одним из последствий землетрясения и цунами в Японии в 2011 году явилось разрушение заводов трех японских производителей ЖК-панелей (Panasonic, Hitachi и NEC). При этом на долю Японии в тот момент приходилось 5% глобальных производственных мощностей по выпуску ЖК-панелей большого размера и 18% – панелей малого и среднего размера, что привело к дефициту этих комплектующих на мировом рынке [2].

Одним из наиболее серьезных форс-мажорных событий природного происхождения последнего времени является пандемия Ковид–19 (если принять гипотезу естественного происхождения и распространения вируса). Вспышка заболевания в КНР быстро распространилась в мире. Всего за период с 22 января по 10 марта 2020 года количество заболевших в мире выросло в 140 раз в более чем в 200 странах<sup>3</sup> и привело к тому, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила 11 марта 2020 года вспышку пандемией (чрезвычайная фаза заболевания официально объявлена законченной в мае 2023 года). К настоящему времени насчитывается более 700 млн случаев заболевания и около 6 млн смертельных исходов<sup>4</sup>.

Пандемия Ковид–19 отрицательно сказалась почти на всех сферах экономики, начиная от путешествий и заканчивая покупкой основных товаров, серьезно повлияла на отрасли и отдельные предприятия, экономику отдельных стран и мировую экономику в целом, породив волну вторичных форс-мажоров в виде правительственных ограничений на собрания, введения локдаунов, требований социального дистанцирования и ограничения передвижения по всему миру. Китай стал первой страной, которая ввела политику блокировки в нескольких городах, за этим шагом последовали и другие зараженные страны, такие как Южная Корея, Япония, Италия и Малайзия [12]. Это, безусловно, оказало влияние на снижение деловой активности в той или иной степени в различных отраслях промышленности, здравоохранении, туризме, транспорте, торговле и других.

По данным различных источников в начале 2020 года из-за новой короновирусной инфекции 75% компаний ощутили негативное или сильно негативное влияние на их бизнес, 55% понизили прогнозы по развитию бизнеса<sup>5</sup>. 94% компаний из списка Fortune-1000 испытывали сбои в работе, что, в первую очередь, было обусловлено тем, что 163 компании из списка Fortune-1000 имели в Уханьском районе КНР поставщиков первого уровня — тех, с кем они ведут прямой бизнес, а у 938 компаний были поставщики второго уровня, которые снабжают первый уровень [19].

<sup>3</sup> Total Cases (worldwide) [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.worldometers.info/coronavirus/worldwide-graphs/#total-cases> (дата обращения 25.01.2024)

<sup>4</sup> Там же

<sup>5</sup> Building supply chain resilience: What to do now and next during COVID-19. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.accenture.com/us-en/about/company/coronavirus-supply-chain-impact> (дата обращения 25.01.2024)

К концу февраля 2020 года из-за вспышки Ковид-19 почти 9% флотов контейнерных перевозок стали бездействующими [13]. В 2020 году начались проблемы с логистикой и другого плана из-за того, что Китай, частично восстановивший экономику, экспортировал товары в США и Европу, но отправлять контейнеры назад пустыми было невыгодно, поэтому они оставались за океаном и в Европе, что привело к росту стоимости поставок. Если в начале 2020 года аренда 40-футового контейнера из Шанхая до портов Дальнего Востока стоила ориентировочно 1200 долл. США, то к концу года стоимость превысила 10000 долл. США, а в 2021 году цена за контейнер варьировалась от 8000 до 12000 долл. США<sup>6</sup>.

В период пандемии во всем мире произошло изменение модели потребления: увеличение импульсивных панических покупок (маски, туалетная бумага, аппараты/средства ИВЛ, продукты и т.п.), увеличение объема онлайн продаж из-за ограничений в перемещении и закрытия магазинов, переориентация на неформальную одежду и т.п. Одним из важнейших последствий пандемии в модели потребления является усиление тенденции на интернет-продажи. Например, в группе компаний Inditex, которая во время пандемии закрыла 87% физических магазинов Zara, за первые три квартала 2020 г. отмечено увеличение количество онлайн посещений на 44% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года (более 3,4 млрд посещений) [18]. Благодаря пандемии коронавируса онлайн-продажи Inditex Group в 2020 году выросли почти на 70 процентов по сравнению с предыдущим годом, достигнув 6,6 млрд евро. С тех пор рост продолжился: в 2022 году 32,6% продаж Inditex Group получены за счет интернет-торговли (7,8 млрд евро).<sup>7</sup>

Еще одной сферой международных услуг, получившей критические потери, является туризм. По данным Всемирной туристской организации в 2020 году число международных туристических прибытий сократилось во всем мире на 73 процента, при этом количество путешественников сократилось на 1 миллиард по сравнению с 2019 годом, что поставило под угрозу от 100 до 120 миллионов рабочих мест, связанных с прямым туризмом<sup>8</sup>. Для многих стран сокращение туристических потоков из-за пандемии явилось наиболее важным предиктором замедления экономического роста в 2020 году вне зависимости от степени распространения в них заболевания (в Гренаде и Макао в 2020 году было зарегистрировано очень мало случаев заболевания новой коронавирусной инфекцией по сравнению с численностью их населения и не было случаев смерти, связанных с ковид, однако их ВВП сократился на 13 и 56 процентов соответственно) [9]. Таким образом, к последствиям действий природных форс-мажорных обстоятельств можно отнести изменение деловой активности, снижение объемов валового внутреннего дохода стран, ограничений в экспорте-импорте товаров, изменению цен на отдельные группы товаров, в случае с пандемией изменение потребительского поведения и активизации онлайн-продаж.

Санкции и контрсанкции, введенные против Российской Федерации и Российской Федерацией в последние десять лет, явились геополитическими форс-мажорными обстоятельствами для бизнеса во многих сферах деятельности. К ним относятся решения правительств стран-базирования компаний о запрете деятельности в РФ, проблемы в цепях поставок, операционные, технические и логистические сложности, прекращение деятельности

<sup>6</sup> Рост тарифов и поиск поставщиков: как бизнесу работать с логистикой в 2022 году. Мнения специалистов по перевозке и предпринимателей [Электронный ресурс]: – URL: <https://journal.tinkoff.ru/perevozki-v-krizis/> (дата обращения 26.01.2024)

<sup>7</sup> Inditex. FY2022 Results [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.inditex.com/itxcomweb/en/press/news-detail?contentId=3dbc9f5d-2f00-46d2-bd45-8bb2ab945261> (дата обращения 28.01.2024)

<sup>8</sup> 2020: Worst Year in Tourism History with 1 Billion Fewer International Arrivals. World Tourism Organization (UNWTO), 2021. January. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.unwto.org/news/2020-worst-year-in-tourism-history-with-1-billion-fewer-international-arrivals> (дата обращения 28.01.2024)

из-за несоответствия ценностям компаний. По оценкам исследователей<sup>9</sup> 1028 западных компаний прекратили свой бизнес в России к середине 2023 года, по оценкам New York Times<sup>10</sup> компании, объявившие об уходе, заявили об убытках на сумму более 103 миллиардов долларов с начала СВО. В частности, Microsoft Corporation зафиксировала из-за сокращения бизнеса в РФ 126 миллионов долларов операционных расходов, которые связаны с расходами по безнадежным долгам, обесценением активов и выходным пособием сотрудникам в РФ<sup>11</sup>; McDonald's Corporation закрыла 855 ресторанов в РФ с чистыми расходами до налогообложения в размере \$1281 млн.<sup>12</sup> Mercedes-Benz Group зафиксировала в отчете за второй квартал 2022 года расходы, связанные с корректировкой бизнеса в России, в размере 1418 млн.евро<sup>13</sup>. Значительные потери понесли известные производители одежды из-за прекращения продаж в Российской Федерации (H&M — \$190 млн, Inditex Group — \$300 млн.)<sup>14</sup>.

Но выход иностранных компаний из России имел отрицательное влияние и на экономику РФ: сокращение объемов производства, снижение налогооблагаемой базы, потеря рабочих мест и т.п. Возникли проблемы с логистическими процессами, в частности, прекратили работу по российскому направлению три крупнейших международных перевозчиков: датская компания Maersk, французская CMA CGM и MSC из Италии<sup>15</sup>, что привело острой нехватке контейнеров и контейнеровозов для морских и железнодорожных перевозок, сложностями с вывозом контейнеров из портов в страны АТР, к росту стоимости транспортировки грузов и обусловило, с одной стороны, поиск альтернативных путей доставки, а, с другой, необходимость развивать Россией собственный транспорт. Со значительным количеством санкционных ограничений столкнулся авиационный транспорт, в результате чего в 2022 г. выполнено всего 33% грузооборота и 94% пассажирооборота от объема в январе – октябре 2021 г. [5].

Введенные санкции оказали влияние как на мировую экономику в целом, так и на экономику отдельных стран. Ряд стран, поддержавших санкции, заявили о сокращении или прекращении закупок энергоносителей из РФ, что привело к значительной волатильности на мировом рынке энергоносителей в целом из-за необходимости поиска новых партнеров, изменению структуры потребления и т.п. Результатом явился рост мировых цен за полгода

---

<sup>9</sup> Yale CELI List of Companies Leaving and Staying in Russia. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.yalerussianbusinessretreat.com/> (дата обращения 02.02.2024)

<sup>10</sup> How Putin Turned a Western Boycott Into a Bonanza. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.nytimes.com/interactive/2023/12/17/world/putin-companies-economy-boycott-elites-benefit-ukraine-war.html> (дата обращения 02.02.2024)

<sup>11</sup> Microsoft Corporation. Current Report. July 26, 2022. Form 8-K for Microsoft Corp filed 07/25/2022 [Электронный ресурс]: – URL: <https://microsoft.gcs-web.com/static-files/41361fd8-1cb6-4fe6-b5d0-00fa302c3c97> (дата обращения 02.02.2024)

<sup>12</sup> McDonald's Corporation. Form 10-K. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/63908/000006390823000012/mcd-20221231.htm> (дата обращения 02.02.2024)

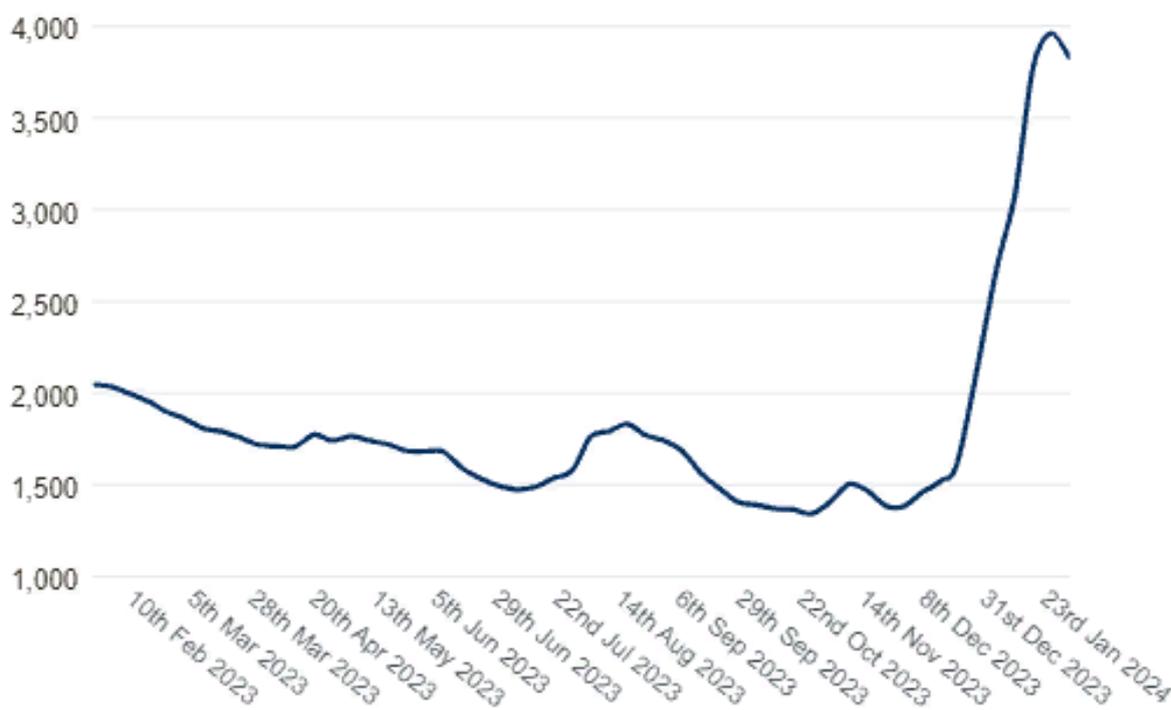
<sup>13</sup> Mercedes-Benz Group Interim Report Q2 2022. [Электронный ресурс]: – URL: <https://group.mercedes-benz.com/documents/investors/reports/interim-reports/q2/mercedes-benz-ir-interim-report-q2-2022.pdf> (дата обращения 02.02.2024)

<sup>14</sup> Считают потери: западные бренды объявили, во сколько им обошелся уход из РФ. Кто придет на их место и как это отразится на покупателях [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.mn.ru/smart/schitayut-poteri-zapadnye-brendy-obyavili-vo-skolko-im-oboshelsya-uhod-iz-rf-kto-pridet-na-ih-mesto-i-kak-eto-otrazitsya-na-pokupatelyah> (дата обращения 02.02.2024)

<sup>15</sup> Рост тарифов и поиск поставщиков: как бизнесу работать с логистикой в 2022 году. Мнения специалистов по перевозке и предпринимателей. [Электронный ресурс]: – URL: <https://journal.tinkoff.ru/perevozki-v-krizis/> (дата обращения 05.02.2024)



Военные действия на Ближнем Востоке являются еще одним примером геополитического форс-мажора, оказывающего негативное влияние на логистические процессы на маршруте Аденский залив–Красное море–Суэцкий канал и мировую экономику в целом. Приостановили или прекратили перевозки коммерческих грузов на этом маршруте швейцарская Mediterranean Shipping Co (MSC), французская CMA CGM, датская компания Maersk, допустил отказ от прохода через Суэцкий канал немецкий перевозчик Нараг Lloyd<sup>19</sup>. В результате происходит не только рост стоимости фрахта (см. рисунок), но и задержки в морских перевозках, нарушение сроков поставки, дефицит контейнеров, удорожание продукции, рост инфляции.



**Рисунок** – Динамика Мирового контейнерного индекса, US\$/40ft<sup>20</sup>

Если раньше тариф составлял 0,1-0,2% от стоимости товара, то сейчас - до 0,5%. Фрахтовые ставки один из глобальных факторов, оказывающих влияние на мировой уровень инфляции. Считается, что удвоение тарифов морского фрахта добавляет 0,7 к мировой инфляции [7]. На фоне проблем в Красном море несколько автомобильных компаний приостановили свою деятельность (Suzuki автозавода в Венгрии, автопроизводители Tesla и Volvo, принадлежащие китайской компании Geely)<sup>21</sup> также объявили о приостановке работы в связи с ситуацией в данном транспортном коридоре.

Таким образом, геополитические форс-мажорные обстоятельства инициируют такие

<sup>19</sup> Еще две судоходные компании приостановили перевозку грузов через Суэцкий канал // Ведомости 16 декабря 2023 [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2023/12/16/1011476-esche-dve-sudohodnie-priostanovili> (дата обращения 07.02.2024)

<sup>20</sup> World Container Index. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (дата обращения 07.02.2024)

<sup>21</sup> DHL ожидает дефицита контейнеров в Азии из-за конфликта в Красном море. 17 января 2024. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2024/01/17/1015483-dhl-predrekaet-defitsit-konteinerov-azii> (дата обращения 07.02.2024)

процессы в мировой экономике как ограничения в экспорте-импорте товаров, изменение деловой активности, изменение цен на энергоресурсы и, соответственно, во всей потребляющей экономике, подогревают инфляцию и т.п.

Одним из последних примеров техногенного форс-мажора в международной логистике является блокировка в 2021 году Суэцкого канала, который представляет собой одну из важнейших морских транспортных артерий мира с высокой интенсивностью эксплуатации из-за обеспечения минимального расстояния между азиатскими странами индийского и тихоокеанского побережья и Европой, сокращая длину маршрута примерно на 10 тысяч км по сравнению морским путем вокруг Африки. Суэцкий канал обеспечивает 10-12% мирового морского грузооборота, за год через канал проходит 16-19 тыс. судов<sup>22</sup>, около 5% мировой сырой нефти, 10% нефтепродуктов и 8% морских потоков СПГ.<sup>23</sup> Каждый день перекрытия Суэцкого канала приносит около 9,6 миллиарда долларов потерь.<sup>24</sup> Проблемы с судоходством по Суэцкому каналу по причинам техногенного характера в 21 веке случались и раньше, в частности, в 2005 году затонул мальтийский сухогруз «АльХалида», в 2006 году – панамский танкер «Окил Конгдо» водоизмещением 93 тысячи тонн. Имелось множество инцидентов, связанных посадкой судов на мель: 2001, 2004, 2010, 2011, 2017, 2020 гг.<sup>25</sup> Однако эти форс-мажорные обстоятельства, как правило, не приводили к длительной остановке движения и значительным экономическим потерям.

Вместе с тем последствиями блокировки канала 2021 года явились задержки в поставках, удорожание контейнерных перевозок (рост фрахта до восьми тысяч долларов за контейнер по сравнению с двумя тысячами годом ранее), увеличение цены страховых взносов для судов, что в целом обусловило рост цен на продукцию и необходимость поиска альтернативных путей доставки товаров. При этом проблемы с данным транспортным коридором порождают возможности для других участников международных логистических цепочек, в частности, для России открывается возможность использовать арктические пути доставки товаров. Техногенные форс-мажорные обстоятельства в большей степени оказывают влияние на бизнес-процессы отдельных компаний из-за задержек в сроках поставки товаров, стоимость транспортировки товаров, цен на ресурсы, что в долгосрочном периоде может стимулировать инфляцию.

Таким образом, различные виды форс-мажорных обстоятельств в различной степени влияют на как на национальную, так и мировую экономику. В таблице представлена оценка последствий форс-мажорных обстоятельств в зависимости от их вида.

Все виды форс-мажорных обстоятельств влияют на волатильность курса национальных валют и стоимости энергоресурсов, вызывают проблемы в логистике в виде изменения маршрутов доставки и роста стоимости доставки, стимулируют Интернет-торговлю, влияют на инфляцию и т.д. Вместе с тем, можно предположить, что степень влияния природного долгосрочного в виде пандемии и геополитического форс-мажоров более существенна и многопланова, что требует решений как на уровне корректировки бизнес-процессов отдельных компаний, так как и регулирующих воздействий со стороны центрального и региональных правительств.

<sup>22</sup> Суэц предлагает скидки за проход судов. Что вы знаете о Суэцком канале? [Электронный ресурс]: – URL: <https://infotrans.by/2020/07/10/suezcz-predlagaet-skidki-za-prohod-sudov-chto-vy-znaete-o-sueczkom-kanale/> (дата обращения 07.02.2024)

<sup>23</sup> Suez Canal closure highlights Asia's growing dependence on Eastward oil flows. [Электронный ресурс]: – URL: <https://www.iea.org/commentaries/suez-canal-closure-highlights-asia-s-growing-dependence-on-eastward-oil-flows> (дата обращения 07.02.2024)

<sup>24</sup> СМИ: блокировка Суэцкого канала обходится в 9,6 миллиарда долларов в день [Электронный ресурс]: – URL: <https://ria.ru/20210325/uscherb-1602888125.html> // (дата обращения 07.02.2024)

<sup>25</sup> Случаи перекрытия Суэцкого канала в результате ЧП или военных действий [Электронный ресурс]: – URL: <https://ria.ru/20210326/perekrytiya-1602967124.html> (дата обращения 07.02.2024)

Таблица 2

Последствия	Природный	Техногенный	Геополитический
Изменение курса валют	+	+	+
Экспорт-импорт товаров	+	–	+
Деловая активность	+	–	+
Задержка сроков поставки	+	+	+
Объемы внутренней и трансграничной Интернет-торговли	+	+	+
Цены на энергоресурсы	+	+	+
Инфляция	+	+	+
Туристические потоки	+	–	+
Безработица	+	–	+

Оценка последствий форс-мажоров в зависимости от их вида  
(Составлено авторами)

### Заключение.

Безусловно в целом форс-мажорные обстоятельства вызывают негативную реакцию, так как увеличивают неопределённость в бизнес-процессах и стимулируют компании к изменениям. Вместе с тем дискуссионным является утверждение, что форс-мажоры и их последствия носят только негативный характер. В частности, санкционная политика в отношении России становится стимулом для развития отечественной промышленности, сельского хозяйства и научно-технического потенциала России, способствует снижению зависимости от импортных технологий и оборудования и т.п. Однако, более полную оценку влияния форс-мажорных обстоятельств на бизнес отдельных компаний, экономику отдельных стран и мировую экономику в целом можно будет дать только по истечении определенного времени из-за пролонгированной реакции экономики на такого рода воздействия, что обуславливает необходимость дальнейшего исследований влияния форс-мажорных обстоятельств на бизнес и выработку предложений по минимизации их негативных последствий.

### Список источников:

1. Алферов О.Л., Алферова Е.В. Укroщение" пандемии COVID-19: Правовые подходы к борьбе с коронавирусом в Италии, США И Китае // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 4, Государство и право: Реферативный журнал. 2022. №1. С. 153-165. DOI: [10.31249/rgpravo/2022.01.12](https://doi.org/10.31249/rgpravo/2022.01.12)
2. Блинкова О. Стихия ударила по хай-теку // IT News. 2012. №13. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.it-world.ru/it-news/market/105197.html> (Дата обращения: 25.12.2023).
3. Логинова В.А., Нильга О.К. Влияние последствий международных форс-мажоров на бизнес-процессы предприятий // Московский экономический журнал. 2023. № 8. DOI: [10.55186/2413046X\\_2023\\_8\\_8\\_368](https://doi.org/10.55186/2413046X_2023_8_8_368)
4. Минакир П.А. Внешнеторговый фактор экономики форс-мажора: пространственный маневр // Пространственная экономика. 2023. Т 19, № 1. С. 7-19. DOI: [10.14530/se.2023.1.007-019](https://doi.org/10.14530/se.2023.1.007-019)
5. Российская экономика в 2022 году. Тенденции и перспективы. (Вып. 44) / [Под

науч. ред. А.Л. Кудрин и др.]. - Москва: Изд-во Ин-та Гайдара, 2023. - 556 с.

6. Савенко Н.Е. Форс-мажор и предпринимательские риски в период пандемии коронавируса // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». 2020. Т. 20, № 3. С. 50–56. DOI: [10.14529/law200307](https://doi.org/10.14529/law200307)

7. Свинова Е. Цена контейнерных перевозок превысила максимумы из-за ситуации в Красном море // Российская газета - Федеральный выпуск. 2024. № 18 (9260).

8. Соловьева Н. Санкции как форс-мажор: вправе ли западные производители не возвращать деньги российским дистрибьюторам? // IT News. 2023. №4. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.it-world.ru/it-news/state/192054.html> (Дата обращения: 25.12.2023).

9. Ferretti G.M. The Travel Shock // Hutchins Center Working Paper. 2021. Vol. 74. DOI: [10.1057/s41308-023-00224-9](https://doi.org/10.1057/s41308-023-00224-9)

10. Fonotova O.V., Ukolova M.D. The impact of foreign economic sanctions on commercial contracts // Vestnik of Saint Petersburg University. Law. 2022. No. 4. P. 963–974. DOI: [10.21638/spbu14.2022.408](https://doi.org/10.21638/spbu14.2022.408)

11. Fuhrman T.Ch. Rethinking Force Majeure in the Era of COVID-19: The Ironic Case for More Oppressive Shutdowns // Journal of Legal Studies. 2021. Vol. 29, No. 1. P. 75-105.

12. Hansen S. Does the COVID-19 Outbreak Constitute a Force Majeure Event? A Pandemic Impact on Construction Contracts // Journal of Civil Engineering Forum. 2020. Vol. 6(2), P. 201-214. DOI: [10.22146/jcef.54997](https://doi.org/10.22146/jcef.54997)

13. Ivanov D. Predicting the Impacts of Epidemic Outbreaks on Global Supply Chains: A Simulation-Based Analysis on the Coronavirus Outbreak (COVID-19/SARS-CoV-2) Case. Transportation Research Part E. // Logistics and Transportation Review. 2020. Vol. 136. DOI: [10.1016/j.tre.2020.101922](https://doi.org/10.1016/j.tre.2020.101922)

14. O'Reilly R., Cowe J.P. Sanctions and Force Majeure from an English Law Perspective // TDM. 2024. Vol. 2.

15. Petcu C. Force Majeure & COVID-19: A Clause Changed? // DePaul Business & Commercial Law Journal. 2021. Vol. 21, No. 1. P. 51-81.

16. Rathke S. Force Majeure in a Tight Labor Market. 2018. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.globalsupplychainlawblog.com/legal-analysis/force-majeure-in-a-tight-labor-market/> (Дата обращения: 25.12.2023).

17. Robinson J.H., Selman J.C., Steineker W. et al. Use the Force? Understanding Force Majeure Clauses // American journal of trial advocacy. 2021. Vol. 44. P.1-34.

18. Shabir S., AlBishri N. Sustainable Retailing Performance of Zara during COVID-19 Pandemic // Open Journal of Business and Management. 2021. Vol. 9. P. 1013-1029. DOI: [10.4236/ojbm.2021.93054](https://doi.org/10.4236/ojbm.2021.93054)

19. Sherman E. 94% of the Fortune 1000 are seeing coronavirus supply chain disruptions: Report // Fortune. 2020. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://fortune.com/2020/02/21/fortune-1000-coronavirus-china-supply-chain-impact> (Дата обращения: 25.12.2023).

## References:

1. Alferov O.L., Alferova E.V. Taming the COVID-19 pandemic: Legal approaches to the fight against coronavirus in Italy, the USA and China. *Social and human sciences. Domestic and foreign literature. Ser. 4, State and law: Abstract journal*, 2022, no.1. (In Russian). DOI: [10.31249/rgpravo/2022.01.12](https://doi.org/10.31249/rgpravo/2022.01.12)

2. Blinkova O. *The elements hit high-tech*. IT News, 2012, no. 13. Available at: <https://www.it-world.ru/it-news/market/105197.html> (accessed 25 December 2023).

3. Loginova V.A., Nilga O.K. Impact of the international force majeure consequences on

the enterprises business processes. *Moscow economic journal*, 2023, no. 8. (In Russian). DOI: [10.55186/2413046X\\_2023\\_8\\_8\\_368](https://doi.org/10.55186/2413046X_2023_8_8_368)

4. Minakir P.A. The Foreign Trade Factor of the Force Majeure Economy: A Spatial Manoeuvre. *Spatial Economics*, 2023, vol. 19, no. 1, pp. 7–19. (In Russian).

5. Kudrina A.L., Mau V.A., Radygina A.D. et al. *Russian economy in 2022. Trends and prospects*. (Issue 44). Moscow, Gaidar Institute Publ., 2023. 556 p. (In Russian). DOI: [10.14530/se.2023.1.007-019](https://doi.org/10.14530/se.2023.1.007-019)

6. Savenko N.E. Force majeure and business risks during the coronavirus pandemic. *Bulletin of SUSU. Series "Law"*, 2020, vol. 20, no. 3, pp. 50–56. (In Russian). DOI: [10.14529/law200307](https://doi.org/10.14529/law200307)

7. Svinova E. The price of container transportation exceeded the maximum due to the situation in the Red Sea. *Rossiyskaya Gazeta*, Federal Issue, 2024, no. 18 (9260). (In Russian).

8. Solovyova N. *Sanctions as force majeure: do Western manufacturers have the right not to return money to Russian distributors?* IT News, 2023, no. 4. (In Russian). Available at: <https://www.it-world.ru/it-news/state/192054.html> (accessed 25 December 2023).

9. Ferretti G.M. The Travel Shock. *Hutchins Center Working Paper*, 2021, vol. 74. DOI: [10.1057/s41308-023-00224-9](https://doi.org/10.1057/s41308-023-00224-9)

10. Fonotova O.V., Ukolova M.D. The impact of foreign economic sanctions on commercial contracts. *Vestnik of Saint Petersburg University. Law*, 2022, no. 4, pp. 963–974. DOI: [10.21638/spbu14.2022.408](https://doi.org/10.21638/spbu14.2022.408)

11. Fuhriman T.Ch. Rethinking Force Majeure in the Era of COVID-19: The Ironic Case for More Oppressive Shutdowns. *Journal of Legal Studies*, 2021, vol. 29, no. 1, pp. 75-105.

12. Hansen S. Does the COVID-19 Outbreak Constitute a Force Majeure Event? A Pandemic Impact on Construction Contracts. *Journal of Civil Engineering Forum*, 2020, no. 6 (2), pp. 201-214. DOI: [10.22146/jcef.54997](https://doi.org/10.22146/jcef.54997)

13. Ivanov D. Predicting the Impacts of Epidemic Outbreaks on Global Supply Chains: A Simulation-Based Analysis on the Coronavirus Outbreak (COVID-19/SARS-CoV-2) Case. Transportation Research Part E. *Logistics and Transportation Review*, 2020, vol. 136. DOI: [10.1016/j.tre.2020.101922](https://doi.org/10.1016/j.tre.2020.101922)

14. O'Reilly R., Cowe J.P. Sanctions and Force Majeure from an English Law Perspective. *TDM*, 2024, vol. 2.

15. Petcu C. Force Majeure & COVID-19: A Clause Changed? *DePaul Business & Commercial Law Journal*, 2021, vol. 21, no 1, pp. 51-81.

16. Rathke S. *Force Majeure in a Tight Labor Market*. 2018, August 10. Available at: <https://www.globalsupplychainlawblog.com/legal-analysis/force-majeure-in-a-tight-labor-market/> (accessed 25 December 2023).

17. Robinson J.H., Selman J.C., Steineker W., Thrasher A. Use the Force? Understanding Force Majeure Clauses. *American journal of trial advocacy*, 2021, no. 44, pp. 1-34.

18. Shabir, S. and AlBishri, N. Sustainable Retailing Performance of Zara during COVID-19 Pandemic. *Open Journal of Business and Management*, 2021, no. 9, pp. 1013-1029. DOI: [10.4236/ojbm.2021.93054](https://doi.org/10.4236/ojbm.2021.93054)

19. Sherman E. *94% of the Fortune 1000 are seeing coronavirus supply chain disruptions: Report*. Fortune, 2020. Available at: <https://fortune.com/2020/02/21/fortune-1000-coronavirus-china-supply-chain-impact> (accessed 25 December 2023).

