

ШЛЯХИ ВІЙНИ

Роль російської логістичної інфраструктури у війні проти України

Дослідження підготовлено за участі експертів проєкту Trap Aggressor, санкційних команд Київської школи економіки та Національного агентства з питань запобігання корупції.



ШЛЯХИ ВІЙНИ: роль російської логістичної інфраструктури у війні проти України

Зміст:

1. Використання російської логістичної інфраструктури у війні проти України	2
2. Авіаційна інфраструктура	3
2.1. Авіакомпанії	3
2.1.1. Група компаній "Волга-Днепр"	3
2.1.2. Авіакомпанія "Аеростан"	4
2.2. Аеропорти	5
2.3. Хендлінгові компанії	6
2.4. Постачання товарів подвійного призначення	7
2.4.1. Транспортно-експедиторська компанія Север-Юг	8
3. Залізнична інфраструктура	9
3.1. Перевезення артилерійських снарядів та ракет з Північної Кореї.	10
3.1.1. ТРАНСКОНТЕЙНЕР	10
3.1.2. ФЕСКО	11
3.2. Перевезення військової техніки.	11
3.3. Російські залізниці на тимчасово окупованих територіях України	14
3.4. Російсько-іранське залізничнобудівельне співробітництво	16
3.5. Забезпечення рухомого складу залізниці, його комплектуючих та складових.	17
3.5.1. Трансмашхолдинг. Андрій Бокарев.	17
3.5.2. РМ Рейл. Співпраця з Іраном.	18
3.5.3. Імпорт та локалізація виробництва касетних підшипників для вагонів.	18
3.6. Додаткова інформація щодо випадків обходу санкцій за участі підприємств залізничної інфраструктури.	19
4. Морська інфраструктура	20
4.1 Перевезення зброї морськими шляхами	20
4.1.1 Оборонлогістика. Перевезення військових вантажів судном Спарта IV.	20
4.1.2 Перевезення БПЛА типу Shahed-136 з Ірану.	21
4.2 Морські порти	22
5. Висновки та рекомендації	24

1. Використання російської логістичної інфраструктури у війні проти України

Логістична інфраструктура відіграє критичну роль у будь-якій військовій кампанії, забезпечуючи необхідні ресурси для підтримки військ на полі бою. Ця інфраструктура охоплює широкий спектр елементів, включаючи транспортні засоби, складські приміщення, дороги, залізниці, аеропорти та порти, які разом формують мережу для ефективного пересування військ, боєприпасів, продовольства та інших критичних матеріалів.

Росія, розпочавши широкомасштабне вторгнення в Україну, значною мірою поклалася на свою логістичну інфраструктуру для підтримки військ. Завдяки розвиненій мережі залізниць, шосейних доріг, аеропортів та портів, росія змогла швидко переміщувати військові підрозділи та матеріально-технічні ресурси. Це дало їй можливість швидко нарощувати військову присутність на кордоні з Україною та розпочати наступ. Наразі росія активно використовує різні елементи своєї транспортної інфраструктури для продовження війни, включаючи постачання озброєння та військового обладнання, перевезення особового складу, забезпечення підприємств військово-промислового комплексу, що стає ще більш важливим та актуальним в умовах затяжної війни на виснаження.

Крім цього, логістична інфраструктура відіграє важливу роль у обході міжнародних санкцій. Через різноманітні мережі та складні логістичні схеми росія здійснює постачання підсанкційних товарів, необхідних для виготовлення зброї та військового обладнання, що допомагає підтримувати її військовий потенціал. Російські державні та приватні транспортні компанії, порти, аеропорти, термінали переорієнтувались на сполучення з так званими "дружніми до рф країнами", що використовуються для таких поставок, у тому числі як транзитні території.

Логістична мережа живить економіку росії, забезпечує її ресурсами для ведення війни. Вона відіграє ключову роль у експорті природних ресурсів, доходи від яких йдуть на фінансування війни.

Застосування санкційних обмежень до елементів транспортної інфраструктури росії є важливим заходом для зменшення російського військового потенціалу, спроможностей ВПК та можливостей продовжувати війну.

2. Авіаційна інфраструктура

Авіаційна інфраструктура росії відіграє важливу роль у війні проти України, особливо з точки зору оперативної логістики та постачання. Завдяки авіап перевезенням росія здатна оперативно транспортувати військову техніку, боєприпаси, обладнання та запаси до ліній бойового зіткнення.

Російська військово-транспортна авіація, використовуючи, у тому числі цивільну авіаційну інфраструктуру, регулярно доставляє крилаті та балістичні ракети, баражуючі БПЛА типу Shahed-136 тощо до місць базування стратегічної авіації та районів застосування.

Цивільна вантажна авіація забезпечує поставки підсанкційних товарів, у тому числі для виробництва озброєння.

Державні та приватні авіакомпанії доставляють до росії іноземне озброєння, запчастини до військової техніки, забезпечують перевезення делегацій та фахівців з країн, з якими росія має військове співробітництво.

Аеропорти виконують ключову роль у розміщенні вантажної авіації, що використовується для постачання підсанкційних товарів, а також військової авіації, яка здійснює чисельні обстріли України та доставляє озброєння.

Хендлінгові компанії, зі свого боку, забезпечують обслуговування літаків.

Переважає більшість таких компаній не перебувають під санкціями більшості країн санкційної коаліції, що дозволяє їм продовжувати безперешкодно здійснювати свою діяльність, імпортувати необхідну продукцію, брати участь у міжнародній співпраці. Також, це слугує сигналом для решти ринку щодо можливості задовольняти російський попит з метою отримання прибутку та не наражаючи себе при цьому на ризик застосування санкцій.

2.1. Авіакомпанії

2.1.1. Група компаній "Волга-Днепр"

Група компаній "Волга-Днепр" — російська авіаційна холдингова компанія, що спеціалізується на чартерних вантажних перевезеннях на важких транспортних літаках Ан-124-100 "Руслан" та Іл-76ТД-90ВД. Група має пов'язані компанії та представництва у понад 10 країнах світу.

Власники:

Исайкин Алексей Иванович (ІПН 770405603410, під санкціями Сполученого Королівства, Канади та України);

Шкляник Сергей Иванович (ІПН 770804439659, під санкціями України).

Борти авіакомпанії активно залучалися до перевезень в інтересах міністерства оборони РФ та російського ВПК у рамках підготовки російської військової машини та промисловості до повномасштабного вторгнення в Україну.

Після початку повномасштабного вторгнення та запровадження санкційних обмежень діяльність компанії, здебільшого, була переорієнтована на перевезення підсанкційних

товарів, у тому числі мікроелектроніки для російського озброєння, з КНР, Індії, Туреччини, ОАЕ, В'єтнаму, Пакистану, Азербайджану тощо.

Наприкінці 2022 року борти компанії були задіяні у перевезенні російських винищувачів Су-30, які проходили капітальний ремонт на 558-му ремонтному підприємстві на аеродромі "Барановичі" республіки білорусь.

Крім цього, літаки групи неодноразово вимикали ADS-B при виконанні рейсів в напрямку Ірану та Сирії, вірогідно, з метою приховування пункта призначення. Такими рейсами могли перевозитись особовий склад та військова техніка зс рф з Сирії, а також БПЛА-камікадзе з Ірану.

Після закриття повітряного простору для російських літаків на початку повномасштабного вторгнення чотири борти "Волга-Днепр" були заблоковані в аеропортах країн санкційної коаліції:

- один борт Ан-124-100 "Руслан" з бортовим номером: RA-82078 в Міжнародному аеропорту Торонто, Канада. Владою Канади накладено арешт на літак та розпочато процес конфіскації на користь України.

- три борти Ан-124-100 "Руслан" RA-82043 (s/n 9773054155101), RA-82045 (s/n 9773052255113), RA-82046 (s/n 9773052255117) в аеропорту Лейпциг-Галле.

Зазначені борти виконували численні рейси на замовлення Рособоронекспорту, російської влади. Також рейси здійснювалися до африканських країн, де в цей період діяла ПВК "Вагнер", та інших країн, де росія мала військові партнерства та геополітичні інтереси.

Детальна інформація щодо діяльності та складу групи у [Додатку 1](#).

2.1.2. Авіакомпанія "Аеростан"

ООО "Авиакомпания "Аэростан" (реєстраційний номер 59732-3300-ООО, ІПН 00103200410040, м. Бішкек, Киргизька Республіка) - оператор чартерних вантажних авіаційних перевезень, що виконує повітряні вантажні перевезення у країни Азії, Африки, Центральної та Південної Америки.

Літаки компанії регулярно використовуються для перевезень іноземної продукції до рф в обхід санкційних обмежень, у тому числі для підприємств російського ВПК – електронних компонентів, авіа- та автозапчастин, виробничого та промислового обладнання, фото- та відеокамер, апаратури дистанційного управління для БПЛА, тощо.

Компанія здійснювала постачання товарів в інтересах російських компаній **ООО "Фастэйр Интернешнл", ООО "Гровер Интернэшнел", ООО "Мелитэк"**, які мають зв'язки з російськими підсанкційними компаніями, а також компаніями, які здійснюють діяльність в інтересах російського ВПК.

Серед іншого, в листопаді 2023 року борт авіакомпанії транспортував з ОАЕ до рф **Alphadri® Magnesium Perchlorate** виробництва американської **Alpha Resources**, який використовується для виробництва вибухівки.

Детальна інформація щодо діяльності компанії у [Додатку 2](#).

2.2. Аеропорти

Росія регулярно використовує цивільні аеропорти для розміщення військових літаків, базування літаків та обслуговування рейсів, які доставляють підсанкційні товари, військову техніку, зброю, особовий склад. Більшість з них входять до "Переліку аеродромів спільного базування", згідно з яким цивільними аеропортами користуються міністерство оборони, росгвардія, ФСБ, ФСО, авіабудівні та авіаремонтні підприємства, окремі льотні загони військової авіації¹.

На території росії налічується 83 аеропорти (аеродроми), які відкриті для виконання міжнародних польотів повітряних суден².

Загалом у росії функціонує 92 аеропорти федерального значення. Найбільші аеропорти входять до складу трьох груп: "Московский авиационный узел", "Аэропорты регионов" та "Новопорт".

Низка з цих аеропортів виступають місцем базування російських військових літаків, які росія активно використовує для обстрілів України та для доставки військ, зброї, обладнання до лінії бойових зіткнень.

Аеродром Кольцово, управління яким здійснює **АО "Аэропорт Кольцово"** (ІПН 6608000446) - окрім цивільної на аеродромі базується також військова авіація міністерства оборони росії (з 2013 року - 390-й окремий транспортний змішаний авіаційний полк).

Международный аэропорт "Пермь", який експлуатується спільно **АО "Международный аэропорт "Пермь"** (ІПН 5948043928) і міністерством оборони росії, виступає місцем для дислокації військової авіації (69806-2 авіаційна група "Сокол" міноборони росії - винищувачі МіГ-31).

Міжнародний аеропорт федерального значення у місті Пскові, який перебуває в управлінні **ООО "Псковский международный аэропорт "Княгиня Ольга"** (ІПН 6027200230), є аеродромом спільного базування, на якому дислокований 334-й військово-транспортний Берлінський червонопрапорний авіаційний полк (334-й ВТАП 61-ї Повітряної армії Верховного головнокомандування), з парком військово-транспортних літаків Іл-76. У ніч з 29 на 30 серпня аеропорт Пскова був атакований безпілотними літальними апаратами, в результаті чого, за даними Головного управління розвідки Міністерства оборони України, росіяни втратили як мінімум чотири своїх військово-транспортні літаки Іл-76, які використовуються для перевезення ворожих сил і засобів, особового складу і техніки³.

Міжнародний аеропорт Шереметьєво – найбільший міжнародний аеропорт росії за обсягами пасажирських та вантажних перевезень, входить до ТОП-5 найбільших аеропортів-хабів Європи. Співвласниками аеропорту є підсанкційні Скоробогатько Олександр Іванович (перебуває під санкціями в Україні), Пономаренко Олександр Анатолійович (перебуває під санкціями в усіх країнах санкційної коаліції), Ротенберг Аркадій Романович (перебуває під санкціями в усіх країнах санкційної коаліції). Аеропорт має історичні зв'язки з міністерством оборони рф, надаючи телекомунікаційні та інші послуги окремим військовим частинам (військові частини 43753, 54729, 55002)⁴.

¹ <https://rulings.ru/government/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-10.08.2007-N-1034-r/>

² <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-mezhdunarodnye-ajeroporty/>

³ <https://www.unian.ua/war/u-gur-pidtvordili-shcho-u-pskovi-znishcheno-chotiri-litaki-il-76-12376311.html>

⁴ <https://checko.ru/company/mash-1027739374750?extra=contracts&law=44&role=supplier&page=6>

Внуково - міжнародний аеропорт федерального значення, один із чотирьох основних аеропортів Москви і Московської області. Є аеропортом спільного базування спільно з ФСБ і ФСО Росії. Обслуговує рейси національного перевізника Росії – підсанкційної авіакомпанії "Аерофлот" (є вузловим аеропортом авіакомпанії), та інших підсанкційних авіакомпаній, таких як "Победа" та ін. Аеропорт неодноразово використовувався для прийняття іранських транспортних літаків, які могли перевозити до РФ іранські БПЛА-камікадзе. 75% власності аеропорту належать приватним акціонерам: батькові депутата держдуми Скоча Андрія Володимировича і співвласнику "USM Holdings" - Скочу Володимиру Микитовичу (перебуває під санкціями в Україні, США, Великобританії), голові ради директорів АО "Международный аэропорт "Внуково" Ванцеву Віталію Анатолійовичу (перебуває під санкціями в Україні) і заступнику гендиректора Кожевникову Віктору Юрійовичу.

В **Шереметьєво** та **Внуково** базуються літаки авіакомпанії "АТРАН", яка входить до складу описаної вище групи компаній "Волга-Днепр".

Международный аэропорт "Бегишево" (Республіка Татарстан), серед іншого, обслуговує логістичні потреби нового російського виробництва БПЛА Shahed-136 (ГЕРАНЬ-2) в особливій економічній зоні Алабуга. До аеропорту доправляються вантажі з необхідними компонентами, обладнанням, прилітають борти з іранськими делегаціями та фахівцями.

Международный аэропорт "Жуковский" (управляюча компанія АО "Рампорт Аэро", ІПН 5040132193) - є аеропортом федерального значення, розташований на експериментальному аеродромі "Раменське ЛІІ ім. М. М. Громова". Має найбільшу у Європі злітно-посадкову смугу (5 500 м), що дає змогу здійснювати приймання пасажирських і вантажних повітряних суден будь-якого типу. Входить до структури російського військового конгломерату "Ростех", що є основним постачальником російських військових і суміжних підприємств. Аеропорт обслуговує підсанкційні російські авіакомпанії "Pegas Fly", "I Fly" та "Уральские авиалинии".

Міжнародний аеропорт Хабаровськ - на території аеровокзального комплексу для внутрішніх рейсів діє **ООО "АЭРО-ХИТ" (ІПН 2700012608)**, яке займається збіркою БПЛА, випускаючи 60 одиниць щомісяця (з можливим розширенням виробництва до двох-трьох типів БПЛА до 1000 одиниць на місяць). Бенефіціарним власником аеропорту та ООО "АЭРО-ХИТ" є **Басюк Константин Владимирович** (перебуває під санкціями України, ЄС, Швейцарії, Японії), член ради федерації РФ з 20 грудня 2022 року, як представник незаконно анексованої Херсонської області, член комітету з оборони і безпеки, випускник вищої школи КДБ, служив у ФСБ.

Незважаючи на важливу роль російських аеропортів у забезпеченні логістичної інфраструктури Росії, більшість з них досі не перебувають під санкціями.

Більше інформації щодо російських аеропортів та керуючих компаній у [Додатку 3.](#)

2.3. Хендлінгові компанії

Хендлінгові компанії надають послуги з наземного обслуговування літаків, що включає завантаження та розвантаження, підготовку до польоту, а також технічне обслуговування.

Хендлінгові компанії, фактично, забезпечують усю зазначену вище діяльність авіакомпаній та аеропортів, обслуговуючи повітряні судна, що використовуються для:

- переміщення військового особового складу, озброєнь, боєприпасів та інших стратегічних вантажів;
- підсанкційних товарів, для військової промисловості.

Міжнародний аеропорт Шереметьєво є засновником декількох хендлінгових компаній, які обслуговують його діяльність.

ООО "Шереметьєво хэндлинг" (ІПН 5025018591), яке входить до групи компаній "МАШ" (міжнародного аеропорту Шереметьєво), є найбільшим у росії хендлінговим оператором аеропорту.

АО "Аэро-Шереметьево" (ІПН 5047146702) реалізує авіаційне паливо в аеропорту Шереметьєво шляхом заправки повітряних суден "в крило", номінальна потужність складає 1 млн. тон в рік. Реалізує нафтопродукти по прямим договорам з авіакомпаніями. Серед основних споживачів підсанкційні російські авіакомпанії ПАО "Аэрофлот-российские авиалинии", ООО "Авиакомпания "Победа", ООО "Северный ветер", ООО "Авиакомпания "Икар" та інші.

Також обслуговують аеропорт Шереметьєво **ООО "Шереметьево паркинг"** (ІПН 5047137955), **АО "Шереметьево безопасность"** (ІПН 7714122960), **АО "Империял дьюти фри"** (ІПН 5047146741).

ЗАО "Стримлайн опс" (ІПН 7734007250) обслуговує рейси нерегулярної авіації, включаючи приватні, корпоративні та урядові польоти, пасажирські та вантажні чартери. Має представництва в 54 аеропортах росії. Співпрацює з російськими підсанкційними авіакомпаніями. Серед замовників російські **ФСБ та МЧС, ФГБУ "НИИ ГПК имени Ю.А.Гагарина"**.

ООО "Капитал Авианефть" (ІПН 7703807400) спеціалізується на повному супроводі рейсів бізнес-авіації, комерційних авіаліній і вантажних перевезень, включно з наземним обслуговуванням, обслуговуванням пасажирів та екіпажів, надає послуги з заправки літаків паливом, є ексклюзивним російським партнером нафтових гігантів "Shell" і "Air Total", постачає сучасне іноземне авіаційне обладнання. З 2019 року компанія була партнером "Honeywell Aerospace" в Європі. Обслуговує **ФГБУ "НИИ ЦПК имени Ю.А.Гагарина", ФГБУ "СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЛЕТНЫЙ ОТРЯД "РОССИЯ" УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**.

ЗАО "Истюнион" (ІПН 7718879020) - надає послуги з організації чартерних рейсів по всьому світу, здійснює наземне обслуговування і забезпечення польотів, надає консалтингові послуги з придбання літаків. Серед клієнтів - **Роскосмос та Объединенная авиастроительная корпорация**.

Незважаючи на важливу роль у забезпеченні діяльності авіаційної інфраструктури росії та обслуговуванні підсанкційних компаній, хендлінгові компанії не перебувають під санкціями та мають доступ до іноземної співпраці, поставок тощо.

Більше інформації щодо хендлінгових компаній та їх діяльності у [Додатку 4](#).

2.4 Постачання товарів подвійного призначення

В умовах посилення санкційних обмежень росія намагається створити альтернативні ланцюжки для постачання критично важливих товарів. Особливу роль в цьому процесі

відіграють транспортно-логістичні компанії, які постачають відповідні товари, у тому числі, авіаційним транспортом. Серед таких товарів особливе місце займають електронні компоненти, що є критичними для російського військово-промислового комплексу.

2.4.1. Транспортно-експедиторська компанія Север-Юг

ООО "Транспортно-экспедиторская компания Север-Юг" (ІПН 6659084109) спеціалізується на вантажних перевезеннях авіаційним та морським транспортом. На території ОАЕ компанія представлена відділенням **North South Cargo**. Менеджер компанії - **Елена Скороход**.

З метою транспортування товарів з країн Північної та Південної Америки, Австралії, Євразії до рф, North South Cargo використовує послуги іноземних компаній-партнерів: Cargosave Inc. (США); Sutch & Searle Shipping (Heathrow) LTD (Велика Британія); SAS (Scandinavian Airlines) (Швеція); Kragias Sped LTD (Греція); APC Asia Pacific Cargo (Сінгапур); Pacific Aviation Freight Forwarding Limited (Гонг-Конг); Speedmark Air Transportation (Індонезія); PMT Air (Камбоджа); T.H.I. Group LTD (Тайвань); Worldwide Freight Forwarder Co. LTD (Таїланд).

Організація імпорту та транзиту до рф, підсанкційних товарів здійснюється через ОАЕ, для чого використовується зареєстрована в ОАЕ компанія **Albait Al Khaleeje General Trading Llc**.

Протягом 2022-2023 років за такою схемою товари поставлялися для **АО "Спринг Електронікс"** (ІПН 7806143127), яка виконувала замовлення в інтересах російського ВПК, зокрема⁵: **АО "Радиотехкомплект"** (перебуває під санкціями України), **АО "Конструкторское бюро приборостроения им. академика А. Г. Шипунова"** (перебуває під санкціями України та США), **АО "Калугаприбор"** (перебуває під санкціями України), **ПАО Завод "Красное Знамя"** (перебуває під санкціями України).

Крім того, North South Cargo співпрацює з підсанкційними російським авіакомпаніями, зокрема⁶: "Аэрофлот", "UTair", "AirBridgeCargo", "Уральские авиалинии", "S7 Airlines".

⁵

<https://checko.ru/company/spring-ehlektroniks-1037816045651?extra=contracts&law=223&role=supplier>

⁶ <https://tekns.ru/o-kompanii/>

3. Залізнична інфраструктура

Російські залізниці є основною транспортною артерією військових поставок росії та задіяні в постачанні у зону ведення бойових дій військової та спеціальної техніки, живої сили, боєприпасів, паливно-мастильних матеріалів, здійсненні передислокації військ та техніки, евакуації, постачанні, забезпеченні та перевезеннях для підприємств ВПК росії.

Протяжність залізниць дозволяє росії зв'язувати різні регіони країни. На 2023 карта залізниць росії включає понад 85 тисяч кілометрів колій.

У грудні 2023 президент рф заявив, що російські залізниці "успішно справляються зі зростанням навантаження на південному та південно-західному напрямку, надійно забезпечують військові перевезення, постачання сировини оборонним підприємствам"⁷.

Залізнична інфраструктура також активно задіяна для поставок необхідної імпортової продукції в обхід санкційних обмежень, в основному важких та крупногабаритних товарів - промислового обладнання, сировини.

Основною країною для постачання підсанкційної продукції в рф є КНР. Росія активно використовує залізничне сполучення для доставки відповідних товарів. Наразі можна виокремити три основні шляхи поставки товарів військового та подвійного призначення з КНР до рф залізничними шляхами:

- **Шовковий шлях**, який здійснюється за маршрутом Пекін-Новосибірськ-Єкатеринбург-Москва та використовується для перевезення вантажів різного призначення, включно з продуктами харчування;
- **Золотий маршрут**, який є одним із найпопулярніших маршрутів для перевезень паралельного / "сірого" експорту через Харбін - Шеньян - Москву - Санкт-Петербург. Існує можливість перевезення вантажів до Європи через Фінляндію;
- **Східний експрес**, який здійснюється за маршрутом Харбін-Чита-Владивосток та використовується, у тому числі, для пасажирських перевезень.

При цьому головним пунктом відправлення на китайському боці є місто Маньчжурія, на російському - міста Первоуральськ, Уссурійськ. Одним із найважливіших прикордонних переходів між КНР і рф є залізничний пункт Суїфеньхе - Дзямбуль на залізничній магістралі, яка з'єднує китайську провінцію Хейлуңцзян з м. Хабаровськ і Сахаліном для перевезення вантажів і пасажирів.

Найбільшим національним залізничним перевізником, власником та будівельником залізничної інфраструктури загального користування в росії є ОАО "Российские железные дороги" (ІПН 7708503727, під санкціями усіх країн санкційної коаліції, крім Японії, 100 % акцій належать уряду росії) - російська державна вертикально інтегрована компанія, яка за обсягами вантажних та пасажирських перевезень та протяжності мережі входить в трійку найбільших транспортних компаній світу.

До складу ОАО "РЖД" входять 16 залізниць, що охоплюють усю територію росії від Калінінградської області до Сахаліну. Організаційна структура ОАО "РЖД" включає 57 вертикально-інтегрованих філій, 7 представництв та низку дочірніх підприємств.

Російський ринок залізничних вантажних перевезень включає понад 1 тис операторів та власників. Разом вони становлять стратегічно важливий комплекс, який забезпечує

⁷ <https://ura.news/news/1052714175>

безперебійну роботу промислових підприємств, доставку вантажів та транспортне обслуговування пасажирів у т.ч. в інтересах ВПК рф. Провідна роль у розвитку галузі належить 30 найбільшим операторам. Ці залізничні компанії утримують велику частку парку в управлінні (78,2%) та забезпечують значний обсяг перевезень (79,8%).

Інформація щодо найбільших залізничних операторів рф у першому півріччі 2023 року⁸ наведена у [Додатку 5](#).

3.1. Перевезення артилерійських снарядів та ракет з Північної Кореї.

Особливе значення мають Транссибірська (одна з найдовших залізничних ліній у світі) та Байкало-Амурська залізничні магістралі, що з'єднують Східну та Західну частини країни, забезпечуючи транспортний зв'язок із Китаєм, Монголією, Казахстаном та іншими країнами Азії. Під час підготовки повномасштабного вторгнення в Україну рф використовувала Транссибірську магістраль⁹.

На сьогодні саме ця магістраль використовується для переорієнтації російської торгівлі на Азію у зв'язку із західними санкціями та організації поставок артилерійських снарядів та ракет з Північної Кореї.

В жовтні-листопаді 2023 року було виявлено факти перевезення залізницею боєприпасів (ймовірно, артилерійських снарядів з КНДР) у 20-футових морських контейнерах логістичних компаній "Трансконтейнер" та "Феско".

Раніше, в портах КНДР були ідентифіковані судна, що, серед іншого, перевозили контейнери "Трансконтейнер" та "Феско"¹⁰.

Тоді ж повідомлялось про значне збільшення перевезень на північнокорейській залізничній станції поблизу кордону з рф¹¹.

Обидві компанії є крупними операторами контейнерних залізничних перевезень в рф.

3.1.1. ТРАНСКОНТЕЙНЕР

ПАО "ТРАНСКОНТЕЙНЕР" (ІПН 7708591995; перебуває під санкціями України) - найбільший російський оператор контейнерних залізничних перевезень, що оперує найбільшим в росії парком контейнерів і фітінгових платформ на більш ніж 300 000 маршрутів в росії та за кордоном¹². Компанія перебуває під санкціями України з жовтня 2022.

Група компаній "Трансконтейнер" включає представництва в Латвії та Узбекистані, дочірні та спільні підприємства в Австрії, Південній Кореї, Японії, Фінляндії, КНР, Монголії та Білорусі. Власники групи — російський бізнесмен Сергій Шишкарєв та держкорпорація "Росатом".

⁸ <https://www.kommersant.ru/doc/6225309>

⁹ <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2023-12-31/ukraine-is-attacking-a-russian-railroad-built-by-tsars-putin-needs>

¹⁰ <https://maritime-executive.com/article/report-sanctioned-russian-supply-ship-lady-r-spotted-in-north-korea>

¹¹ <https://beyondparallel.csis.org/dramatic-increase-in-dprk-russia-border-rail-traffic-after-kim-putin-summit/>

¹² <https://trcont.com/the-company>

Окрім перевезень північнокорейської зброї, група також може бути задіяна в забезпеченні залізничної логістики нового російського виробництва баражуючих БПЛА Shahed-136 (Герань-2) в особливій економічній зоні Алабуга в Татарстані. Весною 2023 стало відомо, що "Трансконтейнер" буде оператором нового залізничного терміналу на території ОЕЗ Алабуга. Власник Сергій Шишкарєв та президент групи Віталій Євдокименко були у складі російської делегації, яка відвідувала Іран в січні 2023 року, ймовірно, в рамках домовленостей про організація зазначеного виробництва в ОЕЗ Алабуга.

Крім цього, група "Трансконтейнер" надавала транспортно-експедиційні послуги російським військовим частинам, росгвардії та підприємствам військово-промислового комплексу.

Детальна інформація та склад групи у [Додатку 6](#).

3.1.2. ФЕСКО

Транспортна група "ФЕСКО" - одна з найбільших транспортно-логістичних компаній у росії з активами у сфері портового, залізничного та інтегрованого логістичного бізнесу, є лідером контейнерних перевезень через Далекий Схід рф на зовнішньоторговельних морських лініях до/з країн Азії, на каботажних морських лініях і залізницею, а також найбільшим портовим контейнерним оператором Далекосхідного регіону. Групі володіє ПАО "Владивостокский морской торговый порт" та оперує контейнерними термінальними комплексами в Новосибірську, Владивостоці, Хабаровську і Томську. Флот FESCO включає 37 транспортних суден.

Група включає компанії, представництва та агентів в Білорусі, Туреччині, Узбекистані, Казахстані, Італії, КНР, Японії, Південній Кореї, Таїланді, Сінгапурі, Малайзії, Індонезії, Індії, В'єтнамі та на Філіппінах.

Головна компанія групи - ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (ІПН 2540047110, під санкціями Сполученого Королівства та України).

До листопада 2023 року основними акціонерами групи були російські бізнесмени **Михаїл Рабинович, Зиявудин Магомєдов, Андрей Северилов**. В листопаді 2023 року президент рф підписав указ про передачу акцій у власність **держкорпорації "Росатом"**. Основна мета такої передачі активів – розвиток Північного морського шляху, інфраструктурним оператором якого є "Росатом".

Компанії групи ФЕСКО також залучені до схем обходу санкцій. Раніше виконували численні державні контракти для **міністерства оборони та міністерства внутрішніх справ рф, ФСБ та суднобудівельних заводів**.

Детальна інформація та склад групи у [Додатку 7](#).

3.2. Перевезення військової техніки.

Залізниця є основним засобом швидкого перекидання великої кількості військової техніки. З урахуванням масштабів втрат зс рф у війні в Україні, а також розтягнутості місць зберігання та підприємств ВПК по великій території росії, саме залізничне сполучення забезпечує регулярне підвезення до районів ведення бойових дій військової техніки:

- знятої з консервації - з місць зберігання;

- відремонтованої - з ремонтних підприємств;
- нової - з заводів виробників.

Російські компанії, що спеціалізуються на залізничних перевезеннях військової техніки):

ООО "Оборонлогистика" (ІПН 7718857267, перебуває під санкціями США, ЄС, Великобританії, Канади, Австралії, Швейцарії, України) - з 2015 працює у структурі Військово-будівельного комплексу Міноборони росії. Основні завдання - гарантоване забезпечення потреб Міноборони росії у сфері транспортування, зберігання та виробництва продукції військового та спеціального призначення. У 2023 році судами компанії перевезено: на лініях "Усть-Луга – Балтійськ" та "Санкт-Петербург - Калінінград" – 2 285 тисяч тонн (понад 28 тисяч залізничних вагонів, 21 тисяча одиниць накатної техніки, 14 тисяч контейнерів); на лінії "Крим-Кавказ" - 3 161 тисяч тонн вантажів (близько 330 тисяч пасажирів і 176 тисяч одиниць техніки), здійснено 7 694 рейсів; на міжнародних лініях – 40 тисяч тонн. Автомобілями перевезено понад 47 тисяч тонн вантажів. Партнерами компанії є Міністерство оборони, "Рособоронекспорт", ПАО "Об'єднана авіабудівна корпорація", ПАО "Компанія "Сухой", ГК "Роскосмос", ОАО "Архангельський морський торговельний порт", АО "1470 УМТО", АО "Конструкторское бюро приборостроения им. академика А.Г. Шипунова", ЦЖТ Негабарит.¹³

ООО "Военные Перевозки" (ІПН 7702826697, під санкціями України) - надає послуги залізничних перевезень вантажів військового призначення: займається перевезеннями ЗРК, гусеничної та колісної техніки, секретних вантажів та вибухових речовин, військово-технічного майна. Компанія має ліцензії на здійснення перевезень військової техніки, вибухових та секретних вантажів територією рф та СНД, бере участь у виконанні державного оборонного замовлення, здійснюючи доставку продукції державного оборонного замовлення як компаніям так і державним замовникам.¹⁴



¹³ <https://obl.ru/about/>

¹⁴ <https://xn--b1aaiaaapiryajhkq6o.xn--p1ai/railway>



ООО "Группа Компаний "ВМ Транс" (ІПН 5406983819, перебуває під санкціями України) - транспортна компанія, що здійснює перевезення залізничним транспортом, зокрема військової техніки, пропонує послуги перевезення залізницями вибухових речовин (порохів, боєприпасів). Компанією реалізовано проекти з транспортування військової техніки¹⁵:



ООО "Биртранс" (ІПН 7721231416) – транспортна компанія, спеціалізується на перевезеннях залізничним та автомобільним транспортом по всій росії та за її межі генеральних вантажів; великовагових вантажів; негабаритних та великогабаритних вантажів. Компанія займається перевезенням військової техніки: БТР, БМП, танків та інших військових виробів, часто отримує замовлення на перебазування військової техніки.¹⁶ Фотогалерея компанії:

¹⁵ <https://kemerovo.wmtrans.ru/projects/>

¹⁶ <https://www.birtrans.msk.ru/articles/transportation-of-military-equipment.php>



Детальніша інформація щодо російських компаній, які здійснюють перевезення залізничним транспортом військової та спеціальної техніки, наведена у [Додатку 8](#).

3.3. Російські залізниці на тимчасово окупованих територіях України

Наприкінці 2023 російська влада заявила про будівництво на окупованих територіях України нової залізничної гілки, яка має з'єднати Ростов-на-Дону з анексованим Кримом¹⁷. До цього залізничне сполучення росії з окупованим Кримом пролягало через Кримський міст. За проектом побудови нового залізничного шляху він проходитиме від Якимівки (селище в Запорізькій області) до Ростова через Бердянськ та Маріуполь¹⁸. Наразі забезпечення російських військ проходить залізницею вздовж міста Пологи у напрямку Орехова, через Камиш-Зорю на Волноваху, що робить його вразливим через наближеність до лінії фронту.

Нове будівництво, ймовірно, також обумовлене вразливістю сполучення через Кримський міст. Раніше, результативні атаки Сил оборони України на Кримський міст вже призводили до порушення залізничного сполучення на ньому, яке є основним шляхом забезпечення зс рф в Криму. Зупинення залізничного сполучення тоді також призвело до дефіциту пального на півострові. Крім цього, український плацдарм на лівому березі р.

¹⁷ <https://ria.ru/20231106/doroga-1907661796.html>

¹⁸ <https://www.pnp.ru/economics/mezhdu-rostovom-i-krymom-nachali-stroit-zheleznuyu-dorogu.html>

Дніпро неподалік с. Кринки створює логістичні проблеми для забезпечення зс рф в районі н.п. Олешки та Гола Пристань біля Херсону - основний шлях постачання з Мелітополя та Нової Каховки, перебуває під постійними артилерійськими обстрілами та атаками БПЛА Сил оборони України. Альтернативним може бути шлях постачання з Криму через Армянськ та Каланчак, що викличе додаткове навантаження на логістичну інфраструктуру, що забезпечує півострів.

Путін назвав залізничне сполучення у захоплених регіонах України одним із пріоритетів рф¹⁹. У 2023 році російська влада створила підприємство, яке має об'єднати залізничні дороги окупованих Донецької, Луганської областей та територій Запорізької і Херсонської областей - Федеральне державне унітарне підприємство "Залізниця новоросії"^{20 21}. Це підприємство входить в структуру Транскордонного концерну "Залізниця Донбасу", який активно співпрацює з російським вантажно-залізничним ООО "Рубин" (ІПН 6162081340), що підтверджується численними судовими спорами між ними^{22 23}.

Крім того, з метою розбудови залізничного сполучення у тому числі для доставки військової техніки, обладнання та особового складу військ рф на окупованих територіях України створено також державні унітарні підприємства у т.зв. ЛНР та ДНР "Луганська залізниця" та "Донецька залізниця".

Подібне підприємство на території окупованого Криму діє ще з 2015 — Федеральне державне унітарне підприємство "Кримська залізниця". Пізніше, у 2019 році акціонер Локо-Банку та тоді ще співвласник описаної вище транспортної групи Fesco, **Михайло Рабінович** (ІПН 771807553584²⁴) почав керувати залізничною системою окупованого Криму через свою транспортну компанію Grand Service Express, яку також пов'язують з близьким до путіна Юрієм Ковальчуком (ІПН 780105029790, під санкціями в усіх країнах санкційної коаліції). Після перерви, компанія відновила продаж квитків на поїзди до Криму з Москви в серпні 2023²⁵. Grand Service Express також має тісні зв'язки з РЖД через низку угод з продажу акцій²⁶. Рабіновичу також належить транспортна логістична компанія АО "Транскласссервис" (ІПН 7717568287, під санкціями України) та низка інших компаній, що спеціалізуються на постачанні високотехнологічного обладнання для залізничного транспорту²⁷. **Детальна інформація щодо Михайла Рабіновича та пов'язаних з ним юридичних і фізичних осіб у Додатку 9.**

Детальна інформація про компанії, залучені до розбудови та обслуговування залізничної інфраструктури на тимчасово окупованих територіях України, наведена в Додатку 10.

¹⁹<https://dan-news.ru/russia/putin-nazval-vosstanovlenie-zheleznyh-dorog-v-novyh-regionah-odnim-iz/>

²⁰<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/main/v-rossii-sozhdut-predpriyatie-kotoroe-obedinit-zheleznye-dorogi-dnr-lnr-zaporozhskoy-i-hersonskoy-oblastey>

²¹[https://rostransnadzor.gov.ru/storage/%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B5%20%D0%A3%D0%93%D0%96%D0%94%D0%9D%20%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BD%D0%B0%D0%B4%D0%B7%D0%BE%D1%80%D0%B0/ZheleznodorozhnikdDon6-2%20\(1\).pdf](https://rostransnadzor.gov.ru/storage/%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B5%20%D0%A3%D0%93%D0%96%D0%94%D0%9D%20%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BD%D0%B0%D0%B4%D0%B7%D0%BE%D1%80%D0%B0/ZheleznodorozhnikdDon6-2%20(1).pdf)

²² <https://companium.ru/id/1229300166798/legal-cases>

²³ <https://dnrailway.ru/struktura-gp-dzhd/>

²⁴ <https://sanctions.nazk.gov.ua/en/sanction-person/6223/>

²⁵ <https://1prime.ru/transport/20230817/841486852.html>

²⁶ <https://www.agents.media/rzhd-nachala-rabotat-v-krymu-eshhe-v-2019-godu/>

²⁷<https://rock-nation.ru/uk/loans/rabinovich-mihail-daniilovich-biografiya-vagony-auknulis-rossii-skii.html>

3.4. Російсько-іранське залізничнобудівельне співробітництво

У травні 2023 Росія та Іран домовилися про будівництво залізниці для розвитку міжнародного транспортного коридору "Північ – Південь". 17.05.2023 підписано відповідну міжурядову угоду про співпрацю з фінансування проектування, будівництва та постачання товарів і послуг для створення залізниці Решт – Астара на території Ірану задля розвитку перевезень міжнародним транспортним коридором "Північ – Південь". Ділянка Решт - Астара є частиною транспортного коридору Астара — Решт — Казвін²⁸. Угода розроблена за підсумками тристоронньої російсько-азербайджано-іранської робочої групи високого рівня, що відбулася у вересні 2022 року в Баку²⁹. У листопаді 2023 підписано виконавчий контракт з реалізації цього проекту³⁰.

Переказ коштів при реалізації проекту з будівництва залізниці забезпечуватиме російський банк ВТБ, який перебуває під санкціями в усіх країнах санкційної коаліції. Угода про будівництво залізниці укладена наступного дня після того, як банк ВТБ відкрив представництво в Тегерані.

Протяжність залізниці становитиме 162 км. Вона з'єднуватиме російські порти на Балтиці та північних морях з іранськими портами на узбережжі Затоки та Індійського океану. Залізниця зв'яже Росію з країнами Каспійського басейну, Затоки, Центральної, Південної та Південно-Східної Азії. Коридор Решт-Астара є комбінованим транспортним маршрутом залізничного, автомобільного та морського транспорту, і, враховуючи, що кінцева частина цього коридору знаходиться в порту Астара в Ірані, його завершення створить умови до перевантаження товарів з корабля на залізницю та транспортування вантажів на південь країни.

Росія зараз приділяє цьому коридору особливу увагу у зв'язку із західними санкціями. В свою чергу завершення коридору для Ірану є джерелом стабільного доходу. Іран зможе отримувати щорічний дохід з цього транзитного маршруту близько \$20 млрд. Крім цього, зазначене сполучення буде сприяти подальшій військовій співпраці Ірану та росії, у тому числі у сфері виробництва БПЛА.

Будівництво залізниці планується розпочати до березня 2024. Очікувана тривалість - протягом трьох років.

Азербайджан у 2018 надав Ірану пільговий кредит на 500 млн доларів для будівництва ділянки Астара - Решт³¹. Для завершення будівництва гілки Росія планує виділити \$1,5 млрд до 2030. Загальна вартість проекту становить €1,6 млрд.

²⁸ **Залізниця Астара — Решт — Казвін** — транспортний коридор, який будується в рамках міжнародного транспортного коридору "Північ - Південь" з метою з'єднання діючих залізниць Росії, Азербайджану та Ірану. В експлуатацію ділянку Астара (Азербайджан) – Астара (Іран) та ділянку Решт – Казвін.

²⁹ <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10711>

³⁰ <https://iran-tpprf.ru/o-proekte-zheleznoj-dorogi-resht-astara/>

³¹ <https://www.azernews.az/region/141401.html>

3.5. Забезпечення рухомого складу залізниці, його комплектуючих та складових.

Окрім компаній, що безпосередньо залучені в залізничних перевезеннях, важливо посилити санкційний тиск на сферу, що забезпечує залізницю рухомим складом, запчастинами та комплектуючими для нього. В умовах відсутності санкційних обмежень, такі підприємства можуть продовжувати імпортувати продукцію, обладнання та сировину для поставок та виробництва критичних для функціонування залізниці виробів.

Переорієнтація експортно-імпортних операцій, забезпечення армії та підприємств ВПК створюють додаткове навантаження на рухомий склад російської залізниці та підприємства з його виробництва, ремонту та обслуговування. Це вимагає розширення, модернізації та переоснащення виробничих ліній, у тому числі в рамках імпортозаміщення продукції іноземних виробників, що пішли з РФ. Запровадження санкцій проти вагонобудівних та інших підприємств, що забезпечують виробництво, обслуговування та ремонт рухомого складу, може суттєво сповільнити ці процеси через ускладнення імпорту необхідного обладнання, сировини та технологій.

Інформація про найбільші вагонобудівні російські компанії наведена в [Додатку 11](#).

Для нарощування темпів вагонобудування росія також використовує захоплені заводи на тимчасово окупованих територіях України. На початку 2023 року оголошено про відновлення роботи Стаханівського вагонобудівного заводу в Луганській області за участі "Уралвагонзавод"³².

3.5.1. Трансмашхолдинг. Андрій Бокарєв.

Один з основних виробників та постачальників рухомого складу для російської залізниці - найбільша російська машинобудівна група **"Трансмашхолдинг"** - наразі санкціонована тільки Україною та Сполученими Штатами і досі має афілійовані компанії в країнах Європейського Союзу, через які отримує доступ до західних технологій, обладнання та комплектуючих. Власник холдингу - наблизений до путіна російський олігарх **Андрій Бокарєв** (під санкціями США, Сполученого Королівства, Австралії та Нової Зеландії) володіє нерухомістю в країнах ЄС, які регулярно відвідують члени його родини. Мав спільний бізнес з наближеними до президента Угорщини особами.

Підприємства холдингу також залучені до роботи на російський ВПК:

- виробництва деталей для бойових машин піхоти³³;
- **АО "Коломенський завод"** є єдиним постачальником дизельних двигунів для кораблів Міноборони та ФСБ Росії^{34 35};
- **АО "Метровагонмаш"** є розробником шасі ГМ-569, яке використовується для зенітно-ракетних комплексів "Куб" та "Бук" різних модифікацій³⁶, та залучене до виробництва гусеничної техніки³⁷.

³²<https://rollingstockworld.ru/gruzovye-vagony/stahanovskij-vagonostroitelnyj-zavod-gotovitsya-k-vozo-bnovleniyu-raboty/>

³³<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1731>

³⁴<https://tmholding.ru/products/engines/>

³⁵https://www.youtube.com/watch?v=XKu7LQon_rA&feature=youtu.be

³⁶<https://web.archive.org/web/20070525051640/http://www.metrowagonmash.ru:80/english/gm596.htm>

³⁷<https://www.state.gov/united-states-imposes-additional-sanctions-and-export-controls-on-russia/>

До складу холдингу входить **АО "Лугансктепловоз"** (ІПН 9403026992) – українське підприємство в окупованому Луганську, що було перереєстроване за російським законодавством.

Детальна інформація про основні компанії, що входять в структуру Трансмашхолдингу та інші активи Бокарьова наведена в [Додатку 12](#).

3.5.2. РМ Рейл. Співпраця з Іраном.

Найбільший російський конструкторський центр, що спеціалізується на розробці вантажних вагонів та нафтохімічного обладнання **"РМ Рейл"** співпрацює з іранською залізничною компанією "Railway Transportation company" (RWT) щонайменше з 2017 року^{38 39}.

За відсутності санкцій, підприємства холдингу (склад наведено у [Додатку 13](#)) ведуть активну торговельну зовнішньоекономічну діяльність, зокрема протягом 2022-2023:

- експортували до Єгипту, Туркменістану та Монголії цистерни та залізничне обладнання;
- імпортували компоненти, запчастини та обладнання для виготовлення контейнерів з Туреччини та КНР;
- експортували до Литви, Узбекистану та Латвії деталі для залізничних вагонів.

3.5.3. Імпорт та локалізація виробництва касетних підшипників для вагонів.

Після початку повномасштабного вторгнення у 2022 році, через запровадження санкцій та вихід з рф іноземних виробників, багато російських вагонобудівних підприємств зазнали нестачі касетних підшипників, необхідних для виробництва інноваційних вагонів, які, на відміну від стандартних, розраховані на перевезення більшого обсягу вантажу. Але вже у 2023 вагонобудівна галузь знову наростила потужності з виробництва вагонів, а російські чиновники заявили, що проблему з **касетними підшипниками** вирішено, нарощується власне виробництво та постачання підшипників російськими виробниками, на російський ринок допущено аналоги з Узбекистану та КНР⁴⁰.

Виробництво та імпорт підшипникової продукції, серед іншого, значно впливає на можливість виготовляти та ремонтувати військову техніку⁴¹.

Наразі, два російських виробника мають контракти з міністерством промисловості та торгівлі рф щодо повної локалізації виробництва касетних підшипників - **"ЕПК-Бренко"** и

³⁸ <https://www.mintrans.gov.ru/file/416075>

³⁹ <https://www.turkishnews.com/ru/content/2017/03/09/%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5-%D0%B2%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BD%D1%8B-%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D1%82-%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C-%D0%B2-%D0%B8%D1%80%D0%B0%D0%BD/>

⁴⁰ <https://transportrussia.ru/razdely/zheleznodorozhnyj-transport/10409-v-vagonostroenii-menyaetsya-nastroenie.html>

⁴¹ https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/2023-04/230414_Bergmann_Out_Stock.pdf?VersionId=6jfhCP0c13bbmh9bw4Yy2wbpiNnfeJi8

"ТЕК-КОМ Производство"⁴². Вже наприкінці 2023 року виробники звітують про успішну реалізацію та наявний профіцит касетних підшипників власного виробництва⁴³.

Європейська підшипникова корпорація (АО "ЕПК", ІПН 7722242530, під санкціями США та України) - російський промисловий конгломерат, що спеціалізується на проектуванні, розробці, виробництві та обслуговуванні підшипників усіх груп, зокрема касетних та авіаційних підшипників, які активно використовуються у виробництві російських локомотивів, літаків, ракетних комплексів та іншої військової техніки.

Фактичним власником Групи ЕПК є Олег Савченко, депутат Державної думи Російської Федерації та член партії "Єдина Росія", що перебуває під санкціями, усіх країн санкційної коаліції та відкрито висловлює підтримку військової агресії проти України⁴⁴.

ООО "ЕПК - Бренко подшипниковая компания" (6451421154, під санкціями України), що входить до складу групи, належить нідерландській компанії **Amsted Rail - Epk Bearing BV** (34295490).

Група має виробничі потужності в Індії, звідки імпортує підшипники та комплектуючі до рф.

Детальна інформація щодо діяльності та складу групи у [Додатку 14](#).

ООО "ТЕК-Ком производство" (ІПН 7703444041, під санкціями США), російський виробник, що налагодив процес імпортозаміщення касетних підшипників **на колишніх потужностях шведського виробника SKF в Твері**, входить до складу ООО "ТЕК-Ком холдинг" ІПН 9729323461). На заводі ТЕК-Ком у Тверській області випускаються залізничні підшипники для вантажних вагонів та локомотивів (зокрема, буксові підшипники касетного типу для інноваційних вантажних вагонів і буксові підшипники класу G для локомотивів). Група компаній ТЕК-Ком має контрактні виробництва в Індії та КНР⁴⁵.

3.6. Додаткова інформація щодо випадків обходу санкцій за участі підприємств залізничної інфраструктури.

У 2023 році німецька компанія **BELINTERTRANS GERMANY GMBH**, що належить **Білоруській залізниці**⁴⁶ виступила посередником для поставок італійської сировини російському виробнику військового взуття для міністерства оборони рф **АО "ОБУВНАЯ ФИРМА "ЮНИЧЕЛ"**.

Наявність зареєстрованих в країнах санкційної коаліції компаній, афілійованих з залізничною інфраструктурою рф та її партнерів, значно спрощує отримання необхідної продукції та сировини.

⁴²<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/import-podderzhal-vypusk-kassetnykh-podshipnikov-dlya-vagonov/>

⁴³<https://vgudok.com/lenta/rzhd-smenili-kassetu-inostrannye-podshipniki-v-rossiyu-ne-edut-otekhestvennaya-produkciya>

⁴⁴<https://novostivolgograda.ru/news/2022-07-06/oleg-savchenko-uchastniki-svo-i-ih-semi-dolzhy-chuvstvovat-zabotu-gosudarstva-1573999>

⁴⁵<https://www.tek-kom.ru/company/production>

⁴⁶<https://www.belint.de/company/>

4. Морська інфраструктура

Російська морська інфраструктура в умовах війни відіграє важливу роль, оскільки є ключовим елементом для підтримки економіки та військових потреб країни. Наявність значного флоту та численних портів надає росії значні логістичні можливості. Морські порти виступають важливими вузлами для ввезення необхідних ресурсів, включаючи військове обладнання та зброю, що є критично важливим для підтримки військових зусиль.

Морська інфраструктура росії відіграє важливу роль у обході санкцій, дозволяючи поставляти електронно-компонентну базу та сучасне обладнання для виготовлення зброї. Серед поставок критично важливих компонентів, які було ідентифіковано у російській військовій техніці, поставки морським транспортом займають щонайменше 29%.

Росія сформувала та використовує свій тіньовий флот, а також "дружніх країн", зокрема Ірану. У листопаді 2023 року з російських портів вийшли 179 завантажених танкерів російського тіньового флоту, 70% з яких були побудовані понад 15 років тому. У жовтні 2023 року тіньовий флот відповідав за експорт близько 2,3 млн барелів нафти на добу та 0,8 млн барелів нафтопродуктів на добу⁴⁷.

Також, росія активно інвестує у будівництво арктичних танкерів, що значно підвищить логістичні можливості росії, та сприятиме підвищенню нафтогазових доходів.

Використання морської інфраструктури дозволяє диверсифікувати торговельні маршрути та зменшує залежність від сухопутних та повітряних шляхів, які можуть бути більш вразливими до міжнародних обмежень.

Все це дозволяє росії обходити міжнародні санкції та забезпечувати постійний потік необхідних товарів та ресурсів для живлення своєї військової машини в Україні.

4.1 Перевезення зброї морськими шляхами

Зафіксовано кілька випадків, коли росія переправляла свої військові вантажі морем, порушуючи міжнародні конвенції і наражаючи на небезпеку цивільні судна в регіоні.

4.1.1 Оборонлогістика. Перевезення військових вантажів судном Спарта IV.

Спарта IV⁴⁸ – суховантаж під російським прапором, який використовувався для перевезення військових вантажів через протоку Босфор, порушуючи положення Конвенції Монтре. Структура власності судна включає російські оборонні компанії, що перебувають під санкціями та пов'язані з відомими російськими політиками. Власником судна SPARTA IV є **ООО "Оборонлогістика"** (ІПН 7718857267; діяльність описана вище). На сайті "Оборонлогістики" розміщено відео, на якому SPARTA IV завантажує військову продукцію.

⁴⁷ https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/01/ROT_DEC.pdf

⁴⁸ <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/greyzone-lawfare-russia-and-voyages-sparta-iv>

SPARTA IV безпосередньо експлуатується, управляється новоросійським **ООО "СК-ЮГ"** (ІПН 9705070317), дочірнім підприємством "Оборонлогистики". Підприємство спеціалізується на наданні комплексних транспортно-експедиційних послуг, включаючи стивідорні послуги, перевалку та зберігання вантажів, митне оформлення. **ООО "СК-ЮГ"** перебуває під санкціями Великої Британії, України та США за доставку морських вантажів від імені міністерства оборони росії.

Інша дочірня компанія "Оборонлогистики", **ООО "ОБЛ-Шиппинг"** (ІПН 9705070412), є технічним менеджером SPARTA IV. Одним з колишніх акціонерів "ОБЛ-Шиппинг" було **АО "Главное управление обустройства войск"** (ІПН 7703702341), генеральним директором якого був **Іванов Тимур Вадимович** (перебуває під санкціями в усіх країнах санкційної коаліції), заступник міністра оборони росії.

Інше судно компанії **ООО "Оборонлогистика" - "Пижма"**, яке перебуває під санкціями США, підозрюється в підробці AIS (автоматичної ідентифікаційної системи, що використовується у судноплавстві), що може свідчити про використання судна для перевезення військових вантажів.

Зокрема, згідно з даними AIS "Пижма", здійснило рейс з Новоросійська до Александрії, Єгипет, у період між 31 травня і 7 червня 2023 року⁴⁹. 9 червня судно вийшло з Александрії і повернулося до Новоросійська до 15 червня. Однак супутникові знімки Новоросійської військово-морської бази показують, що "Пижма" була завантажена невідомим вантажем у Новоросійську між 8 і 11 червня, коли дані AIS показували, що судно знаходиться в Єгипті.

4.1.2 Перевезення БПЛА типу Shahed-136 з Ірану.

Згідно з інформацією Головного управління розвідки Міноборони України, Астрахань поряд з Махачкалою є одним із ключових пунктів прийому морських вантажів з Ірану, зокрема БПЛА типу Shahed-136 або, принаймні, комплектуючих для їх складання. Туди вони приходять партіями у розібраному стані.

Постачання БПЛА типу Shahed-136 з Ірану

Регулярні поставки БПЛА типу Shahed 136 з Ірану до РФ відбуваються через Каспійське море. З Тегерану дрони доставляються в іранський порт Амірабад, звідки морським шляхом доправляються до Махачкали. Далі апарати та пускові установки літаками та наземним транспортом доправляються до аеродромів запуску біля кордонів України.

За наявною інформацією, для доставки військових вантажів можуть використовуватись наступні російські судна Каспійської флотилії РФ: **Baltiyskiy 111** (IMO:7612448); **Omskiy 103** (IMO:8889385); **Skif V** (IMO:8858087); **Musa Jalil** (IMO:8846814); **Begey** (IMO:8943210).

Усі зазначені судна перебувають у списку суден, які вивантажувалися в порту **Астрахань**.

Іранські порти ANZALI, AMIRABAD часто згадувалися як ті, що використовуються для постачання дронів до Росії Каспійським морем.

Крім цього, балкер **GIVING** (IMO: 9159402) також міг доставити БПЛА типу Shahed-136 з сирійського заводу в порту Новоросійськ.

⁴⁹ <https://www.csis.org/analysis/wolf-ships-clothing-russias-militarization-civilian-vessels-black-sea>

Постачання комплектуючих для БПЛА типу Shahed-136 з Ірану

Згідно з інформацією Головного управління розвідки Міноборони України, росія після першого контракту на постачання БПЛА типу Shahed з Ірану змогла налагодити власне виробництво, яке вже працює в ОЕЗ "Алабуга"⁵⁰.

Обладнання та комплектуючі для нового російського виробництва зазначених БПЛА також постачаються через Каспійське море: з іранських портів до російського порту **Астрахань**, а далі доправляються до ОЕЗ "Алабуга" залізницею. Порт Астрахань пристосований до розвантаження великогабаритних вантажів та має усе необхідне для транспортування отриманих вантажів залізницею. Термінали порту Астрахань обслуговує залізнична станція **Трусово-Приволзької залізниці**, від якої до нього підведено залізничну лінію, яку в свою чергу підведено до причалів. До забезпечення залізничної логістики нового російського виробництва баражуючих БПЛА Shahed-136 може бути задіяний російський оператор контейнерних залізничних перевезень ПАО "Трансконтейнер", про що зазначено [вище](#).

Морські перевезення БПЛА типу Shahed-136 та комплектуючих до них з Ірану в рф Каспійським морем можуть виконуватись суднами **іранської державної компанії Islamic Republic Of Iran Shipping Lines**. З початку 2023 року зазначена компанія відповідає за приблизно 30% морських перевезень з Ірану до російського порту Астрахань. За наявною інформацією, компанія відправила до росії 300 "спеціальних контейнерів" з невідомими товарами⁵¹. Islamic Republic Of Iran Shipping Lines перебуває під санкціями США у зв'язку з діяльністю, яка підтримує військові та ядерні програми Ірану.

4.2 Морські порти

Російські морські порти та компанії-оператори морських терміналів відіграють важливу роль у логістичних ланцюжках, що забезпечують доставку підсанкційних товарів та військової продукції у рф. Крім того, вони забезпечують експорт товарів, які підпадають під міжнародні санкції. Ці порти є ключовими вузлами в експорті російської нафти, металів, а також інших товарів, які мають важливе значення для підтримки російської економіки.

Морські порти росії розташовані у ключових географічних точках та забезпечують доступ до міжнародних морських шляхів. Ці порти обладнані необхідною інфраструктурою для обробки великих об'ємів вантажів, включаючи спеціалізоване обладнання для перевезення важкого та негабаритного вантажу. Вони також забезпечують важливі логістичні послуги, такі як складування, сортування та пакування товарів.

Станом на кінець 2023 року до реєстру морських портів росії включено 63 порти, включаючи порти на тимчасово окупованих територіях України⁵². Найбільшими морськими портами росії є Новоросійськ, Усть-Луга, Порт Восточный, Приморськ, Большой порт, Санкт-Петербург, Мурманськ, Порт-Кавказ, Ванино, Владивосток, Тамань, Туапсе, Находка.

⁵⁰ <https://www.rbc.ua/rus/news/vadim-skibitskiy-rosiyan-e-motivatsiya-voyuvati-1705266418.html>

⁵¹ [https://www.thedrive.com/the-war-zone/russia-getting-iranian-attack-drones-would-be-a-very-big-dea](https://www.thedrive.com/the-war-zone/russia-getting-iranian-attack-drones-would-be-a-very-big-deal)

⁵² <https://iz.ru/1491798/2023-03-31/mariupol-i-berdiansk-vkliucheny-v-reestr-morskikh-portov-rossii>

Зазначені та інші порти активно використовуються для обходу санкцій та для постачання зброї.

Так, порт **Владивосток** використовувався для постачання компанією **ООО "СФТ"** верстатів виробництва Dn Solutions (Doosan Machine Tools) та Hyundai Wia із Південної Кореї та КНР (Гонконг). Верстати вказаного виробника були використанні для розширення виробничих потужностей компанії Zala Aero Group, яка є виробником російських БПЛА "Ланцет" та Zala, які використовуються росією у війні проти України.

Астрахань поряд з Махачкалою є одними з ключових пунктів прийому морських вантажів з Ірану, зокрема дронів-камікадзе Shahed-136 та комплектуючих для їх складання, про що описано [вище](#).

У 2023 році через російський порт **Тупасе** здійснювалась доставка з Туреччини верстату виробництва компанії Spinner в інтересах **АО "Серовский механический завод"** – російського підприємства військово-промислового комплексу, що виготовляє артилерійські снаряди та корпуси до них.

Також росія використовує порти на тимчасово окупованих територіях України для вивезення українського краденого зерна, металу та для постачання військової техніки до лінії бойових зіткнень.

Крім того, важливу роль у діяльності морських портів відіграють компанії-оператори морських терміналів. Вони відповідають за ефективну обробку та зберігання вантажів, організацію суднового руху та надання логістичних послуг. Це сприяє підвищенню продуктивності портів, зменшенню часу обробки вантажів.

Незважаючи на важливу роль морських портів та компаній-операторів морських терміналів у забезпеченні ланцюжків імпорту та експорту підсанкційних товарів, більшість з них досі не перебувають під санкціями.

Більше інформації щодо морських портів, компаній-операторів морських терміналів та їх діяльності у [Додатку 15](#).

5. Висновки та рекомендації

Російська логістична інфраструктура відіграє вирішальну роль у підтриманні та розвитку агресивної війни росії проти України. Її ефективність та надійність безпосередньо впливають на можливості росії у проведенні військових операцій на території України. Для стримування російської військової агресії та зменшення її воєнних потужностей необхідно вжити цілеспрямованих заходів, які б обмежили логістичні можливості росії. Ці заходи повинні включати:

1. Застосування санкцій до ключових російських юридичних та фізичних осіб, залучених у логістичну діяльність, включно з компаніями-операторами аеропортів, залізниць, морських портів, хендлінговими компаніями, та іншими логістичними організаціями.
2. Обмеження доступу російських компаній до міжнародних транспортних мереж та послуг.
3. Припинення міжнародної співпраці з компаніями російської інфраструктури. Вихід зі спільних підприємств та проєктів. Введення заборони на обслуговування та фінансування таких проєктів.
4. Введення санкцій проти компаній, що постачають обладнання та технології, які можуть бути використані у логістичній сфері.
5. Застосування санкцій до всіх компаній, виявлених у сприянні обходу санкційних заборон, зокрема тих, що постачають товари та послуги в обхід міжнародних обмежень.
6. Постійний моніторинг дотримання введених санкційних та експортних обмежень, з метою забезпечення їх ефективності.
7. Заборона на страхування та лізинг транспортних засобів для російських компаній, а також для тих компаній, які здійснюють поставки підсанкційних товарів до росії.