

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ



DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-4-88-98
УДК 339.1(045)
JEL F02

Роль транспортно-логистического комплекса Российской Федерации в расширении интеграционных процессов

Т.А. Горошникова, О.И. Донде
Финансовый университет, Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

В работе рассмотрены роль и задачи транспортной отрасли в хозяйственном комплексе России в условиях введенных экономических санкций. Проведенный анализ прогнозируемых изменений в международном транспортно-логистическом комплексе позволил сформировать рекомендации по поправкам в базовых программных документах развития отрасли. В статье также обоснована необходимость корректировки отдельных пунктов развития логистических проектов в рамках России и Евразийского экономического союза. Проанализирована роль железнодорожного транспорта, являющегося основным перевозчиком рассматриваемых товарных групп (продукция металлургической, лесозаготовительной, угольной промышленности) в новых экономических условиях. Предложен расчет прогнозируемого увеличения железнодорожных грузовых перевозок в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах на основе анализа внешнего экспорта Российской Федерации и Республики Беларусь в лесозаготовительной, металлургической, угольной отраслях в 2020 г. и оценки влияния санкций на внешнеторговую деятельность.

Ключевые слова: транспортно-логистический комплекс; интеграционные процессы; ЕАЭС; международные транспортные коридоры; железнодорожный транспорт

Для цитирования: Горошникова Т.А., Донде О.И. Роль транспортно-логистического комплекса Российской Федерации в расширении интеграционных процессов. *Мир новой экономики*. 2022;16(4):88-98. DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-4-88-98

ORIGINAL PAPER

The Meaning of Russia's Transport and Logistics in Expanding Integration Processes

T.A. Goroshnikova, O.I. Donde
Financial University, Moscow, Russia

ABSTRACT

The paper considers the role and tasks of the transport industry in the economic complex of Russia in the economic sanctions imposed. The analysis of the predicted changes in the international transport and logistics complex allowed the staging recommendations for amendments to the basic policy documents for the industry growth. Also, the paper substantiates the need to adjust certain points in the development of logistics projects within Russia and the Eurasian Economic Union (EEU). The authors analyzed the meaning of railway transport, which is the primary carrier of the considered commodity groups (products of the metallurgical, logging, coal industry) in the new economic conditions. The research proposed the calculation of the projected increase in rail freight traffic in the Siberian Federal District and the Far Eastern Federal District. This assessment is based on the analysis of external exports of the Russian Federation and the Republic of Belarus in the logging, metallurgical, and coal industries in 2020 and a valuation of the sanctions' impact on foreign trade activity.

Keywords: transport and logistics complex; integration processes; EEU; international transport corridors; railway transport

For citation: Goroshnikova T.A., Donde O.I. The meaning of Russia's transport and logistics in expanding integration processes. *The World of the New Economy*. 2022;16(4):88-98. DOI: 10.26794/2220-6469-2022-16-4-88-98



ВВЕДЕНИЕ

Поступательное развитие хозяйственного комплекса Евразийского экономического союза зависит от расширения интеграционных связей в его рамках и роста национальных экономических систем участников. Для реализации экономической стратегии в РФ и ЕАЭС были приняты следующие базовые документы и программы:

- «Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года (утвержден 11.12.2020 Высшем Евразийским экономическим советом)¹.

- «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» (Указ Президента РФ от 21.07.2020)².

Достижение поставленных задач неразрывно связано с эффективным развитием транспортной инфраструктуры. ЕАЭС является крупнейшим территориальным объединением в мире, а Россия занимает наибольшую часть его площади. С учетом уникальных географических особенностей транспортно-логистическая отрасль Союза становится одним из важнейших элементов хозяйственного комплекса и индикатором экономического состояния. Увеличение скорости перемещения грузов, снижение себестоимости и издержкостности, рост пропускной способности, точность и безопасность доставки, современный логистический сервис — необходимые условия для конкурентоспособности транспортной отрасли в международном логистическом комплексе. Совершенствование транспортно-логистического комплекса Российской Федерации и других участников Союза и расширение интеграционных процессов в ЕАЭС зависят в том числе от текущих глобальных мировых трендов. В условиях экономических изменений и вынужденной трансформации структуры транспортных потоков Российской Федерации возникает необходимость корректировки отдельных статей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и других базовых документов отрасли.

Транспортная отрасль относится к третичному сектору экономики, но непосредственно формирует условия для функционирования первичного и вторичного, способствует многостороннему развитию регионов, промышленности, торговли, туризма и внешнеэкономических свя-

зей. По данным Всемирного банка, в 2018 г. по уровню эффективности логистической отрасли Россия занимала 75-е место [индекс Logistics Performance Index (LPI) 2,76 балла] и уступала странам, сопоставимым по площади: США — 14-е место, Австралии — 18-е место, Канаде — 20-е место, Китаю — 26-е место, Бразилии — 56-е место, Казахстану — 71-е место³. Развитие и модернизация транспортной инфраструктуры влияет на конечную себестоимость многих групп товаров. В сырьевых отраслях логистические затраты в конечной цене продукции составляют 40–60% [1]. Изменения в международном транспортно-логистическом комплексе в последние десятилетия привели к эволюционным переменам отрасли. В настоящее время здесь можно выделить следующие тенденции:

- загруженность классических транспортных маршрутов, вызванная значительным ростом международных внешнеторговых объемов товарооборота (за период 2014–2018 гг. прирост объема внешней торговли Евросоюза и Китая составил 15,2%⁴);

- современный транспортно-логистический комплекс существует в условиях обострения конкуренции международных логистических проектов, вызванной ростом экономической привлекательности оказания транзитных услуг и гарантированной стабильности национальных товарных и пассажирских перевозок на фоне санкционных политических ограничений последних лет в отношении Белоруссии, Венесуэлы, Ирана, Китая, России, Северной Кореи, Сирии и др.;

- появление новых транспортных коридоров с объединением в единую транспортную цепочку, с синергическим увеличением потенциала каждого из участников;

- внедрение современных логистических решений и инновационных методов («контейнерная революция», «грузовые деревни», высокоскоростные магистрали, мультимодальные перевозки, цифровизация, агрологистика). Расширение географии применения новаторских технологий, материалов и передового оборудования. Замещение классических видов транспортного топлива на альтернативные — «энергетический переход» (водородное топливо, сжиженный углеводород)

¹ URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_razv_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php

² URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/63728>

³ URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>

⁴ URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/049/_-3.pdf?ysclid=l2r4tei7zv%20или%20Евростат

в рамках низкоуглеродной климатической повестки и задач снижения себестоимости перевозок⁵.

Основные транспортные коридоры связывают ведущих мировых производителей, сырьевые центры и потребителей товаров [2]. В условиях увеличения объемов международных перевозок возрастает роль транзитных логистических субъектов. В период 2011–2020 гг. в России грузооборот железнодорожного транспорта (в млрд т-км) вырос на 26,6%, в Китае — на 9,9%, а в период 2011–2019 гг. — в Индии — на 17,6%, в Германии — на 19,7%, в Нидерландах — на 12,6%, в Турции — на 30%. Пассажирооборот железнодорожного транспорта (в млрд т-км) в период 2011–2019 гг. увеличился в Китае на 67,9%, в Индии — на 13%, в Германии — на 11,4%, в Нидерландах — на 18,6%, в Турции — на 101,8%⁶.

Создание современной транспортной инфраструктуры и применение логистических методов управления дает возможность уменьшить издержки, снизить себестоимость производства товаров, увеличить объемы перевозок, диверсифицировать рынки сбыта и транзита. По оценкам журнала «Инновации транспорта» Министерства транспорта РФ, внедрение инновационных цифровых технологий (систем оперативно-технологической связи — ОТС, децентрализованных систем связи на основе технологий VOIP, технологий блокчейн) даст ощутимые результаты: прирост ВВП до 10%, снижение транспортных расходов до 30%, увеличение объемов железнодорожных перевозок на 40% [3, с. 6]. В локализации и оптимизации транспортных перевозок в Евразийском регионе заинтересованы как крупные мировые государства и объединения (ЕС, Индия, Китай, Россия), так и региональные лидеры (Азербайджан, Иран, Пакистан, Турция). На евразийском пространстве страны одновременно реализуют альтернативные логистические проекты [4] на разных стадиях исполнения:

- Китай — «Один пояс один путь».
- Турция — «Стамбульский канал».
- Россия — «Северный морской путь», модернизация Транссиба и БАМа.
- Индия — «Промышленный коридор».
- Турция, Грузия, Азербайджан, Казахстан, Китай — «Железный шелковый путь / Средний путь».

⁵ Инновации транспорта. Научно-технический журнал. URL: https://inno-trans.ru/data/documents/IT-43_inet.pdf

⁶ Росстат. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/incomparisons>

- Азербайджан, Индия, Иран, Россия — «Север-Юг».

В условиях трансформации мировой транспортной системы, помимо установления новых требований к ее качеству [5], важно и своевременное предложение инновационного логистического продукта с возможностью интегрирования в параллельные проекты [6], с минимизацией экономических конфликтов с конкурентными маршрутами.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОГРАММНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ И ЕАЭС

В рамках долгосрочного моделирования экономической и интеграционной политики РФ и ЕАЭС приняты к реализации следующие отраслевые программы:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена Указом Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-п)⁷.

- Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об основных направлениях и этапах реализации, скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС» и дорожная карта ЕАЭС на 2020–2023 гг. (утверждена решением ЕМС от 20.08.2021 № 15)⁸.

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 471-р «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов»⁹.

- Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» (президиум Совета по стратегическому развитию и национальным проектам при Президенте РФ. протокол от 24.12.2018)¹⁰.

В рамках программ запланировано проведение организационных мероприятий с графиком сроков реализации; определены источники финансирования и исполнители. Геополитические события начала 2022 г. («Проведение специальной военной операции на территории Украины») привели

⁷ URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>

⁸ URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfra/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx

⁹ URL: <http://government.ru/docs/all/139718/>

¹⁰ URL: <http://government.ru/docs/all/139718/>

к глобальным изменениям во внешнеторговых отношениях России, Белоруссии и, соответственно, ЕАЭС. На Россию и Беларусь, объединенные интеграционными связями в рамках союзного государства, наложены обширные экономические, финансовые и политические ограничения. Реализация заявленных программных документов с 2022 г. осуществляется в новых экономических условиях. Начиная с февраля 2022 г. Запад ужесточает ограничения, наложенные на различные сектора хозяйственного комплекса двух стран, что непосредственно влияет и на транспортный сектор. Наиболее существенными ограничениями стали закрытое воздушное пространство для российских и белорусских авиакомпаний и авиации в ЕС, Великобритании, Канаде, США и др., запрет на заход в морские порты и внутренние воды этих стран судам под российским флагом и на работу на территории Евросоюза российским и белорусским автотранспортным перевозчикам.

Опосредованно на деятельность и развитие транспортного сектора повлияли санкции на экспорт РФ отдельных товарных групп, оборудования и технологий, ограничения, наложенные на финансовый сектор и инвестиции в российскую и белорусскую экономику:

- запрет на импорт угля из РФ в ЕС (с августа 2022 г.), США, Японию;
- отказ стран ЕС, Канады и Японии от поставок российской древесины;
- запрет ЕС, Великобритании, Швейцарии от импорта продукции российских сталелитейных предприятий;
- введение квот на импорт российский удобрений и повышение тарифа до 35%;
- запреты на импорт из России, введенные Швейцарией (товары и технологии, применяемые в военно-техническом, оборонном, нефтяном, авиационном и космическом секторах), Сингапуром (товары военного назначения, электроника, компьютеры), Великобританией (технологии в космической и авиационной отраслях, оборудование для нефтепереработки, катализаторы, квантовые технологии), Японией (полупроводники, оборудование связи и инновационные материалы, нефтеперерабатывающие оборудование и технологии), Южной Кореей (полупроводники, чипы, микросхемы, компьютеры), США (для 96 российских предприятий оборонного, космического и морского секторов ввели сложную процедуру лицензирования для продажи товаров и техноло-

гий), ЕС (высокотехнологичные полупроводники, транспортные составляющие, квантовые компьютеры), Тайванем (57 товаров из высокотехнологичной группы)¹¹.

Стратегическое планирование развития отрасли до 2030 г. разрабатывалось на основе моделей, существующих до 2021 г. Изменения экономического и геополитического международного положения России начиная с февраля 2022 г. являются ярким примером «черного лебедя»¹². В программе «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» большое внимание уделяется развитию транспортного коридора Запад-Восток, увеличению транзита с Дальнего Востока, Китая, Индии в направлении Европы через территорию России и Белоруссии. Планирование и предполагаемое бюджетирование дорожной карты разрабатывалось с учетом существенного роста товарно-транспортных поставок в ЕС. При этом не предполагались возможное весомое снижение внешнеторговых объемов РФ в 2022 г. с Европейским союзом и существенный рост товарооборота с Китаем, Индией.

В программе «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС»¹³ одним из направлений была заявлена пошаговая либерализация логистических услуг ЕАЭС, выработка скоординированной позиции по интеграции его транспортного комплекса в мировую транспортную систему. В условиях ограничений на автомобильную, авиационную, железнодорожную отрасль и морские перевозки для России и Белоруссии, роста рисков для потребителей транзитных услуг на территории государств требуется внесение изменений в модель развития отрасли ЕАЭС с переносом «центра тяжести» на азиатскую часть. С учетом предполагаемого увеличения хозяйственных связей с государствами Юго-Западной и Южной Азии необходимо ускорение процессов расширения интеграционных взаимоотношений в рамках ЕАЭС для более широкого использования и развития транспортно-

¹¹ Всемирная торговая организация. URL: <http://government.ru/docs/all/139718/>

¹² Термин введен Талебом Н. в 2007 г. по отношению к труднопрогнозируемому и редкому событию, имеющему значительные последствия.

¹³ URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx

логистического потенциала Казахстана, Киргизии, Армении.

В Федеральном законе от 06.12.2021 № 390-ФЗ «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов»¹⁴ запланированы бюджетные ассигнования, предусмотренные по подразделу «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)», на реализацию мероприятий в рамках проекта «Развитие федеральной магистральной сети» на 2022–2024 гг. в размере 46 902 573,00 тыс. руб.; на строительно-монтажные и проектные и изыскательские работы в СФО РФ и ДВО РФ — 5 845 006,00 руб. (12,46%). При текущей ситуации минимизировать экономические потери возможно, наращивая внешнеэкономические связи с восточноазиатскими партнерами. Для реализации задачи необходимо смещение бюджетных приоритетов финансирования и модернизации инфраструктуры транспортной отрасли в восточные федеральные округа РФ.

В соответствии с комплексными мерами реализации проекта «Логистика международной торговли» в 2022–2023 гг. в Дальневосточном, Северо-Западном и Сибирском федеральных округах было запланировано введение в эксплуатацию восьми автомобильных и двух морских пунктов пропуска, а также внедрение электронного документооборота по международным транспортным коридорам. В рамках проекта «Логистика международной торговли» в категории «Транспортные услуги» (автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный транспорт) предусмотрено достичь в 2024 г. экспортных показателей в размере 25,03 млрд долл.¹⁵ При существенных ограничениях на перевозки автомобильным, воздушным, морским транспортом и возможном снижении объемов транзитных перевозок достижение задекларированных внешнеэкономических показателей затруднено.

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПАРАМЕТРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2022 Г.

Экспорт России в 2021 г. составлял в 447,54 млрд долл., импорт — 271,63 млрд долл. Для экономики РФ в последние годы ведущими внешнеторго-

¹⁴ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402647/

¹⁵ Распоряжение от 10.03.22 № 471-р Правительства РФ. URL: <http://static.government.ru/media/files/QWc9D20cV0oeXAWPvLNPIA2QDXexouE1.pdf>

выми партнерами были страны, перечисленные в табл. 1.

Из двенадцати крупнейших потребителей российского экспорта семь приняли участие в экономических ограничениях, а шесть самых значительных импортеров ввели санкции в отношении РФ. Доля Китая во внешнеторговом обороте РФ увеличилась из-за роста потребности КНР в минеральных ресурсах и расширения двухстороннего экономического сотрудничества двух стран. В условиях смены вектора поставок с Европы на страны Азиатско-Тихоокеанского региона важной задачей транспортно-логистического комплекса становится бесперебойное осуществление внутренних и внешних перевозок грузов с перестройкой инфраструктуры отрасли в минимально возможные сроки для увеличения пропускной способности транспортных магистралей. В структуре российского экспорта по финансовым и массово-объемным показателям важное место занимает продукция природно-ресурсного сектора (табл. 2). Несмотря на снижение показателей, до февраля 2022 г. Евросоюзу принадлежала значительная доля во внешней торговле России.

ЭКСПОРТНЫЕ СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2022 Г.

Из-за снижения объемов поставок российских природных ресурсов западным странам встала задача товарной переориентации на азиатские, латиноамериканские и африканские международные рынки. При согласовании условий поставок наиболее крупными стратегическими потребителями минеральных и других товарных групп могли бы стать Китай, Вьетнам, Индия, Индонезия, Бразилия. При смещении части грузооборота природно-ресурсного сырья с западного направления на восточное возрастают нагрузки на железнодорожную, трубопроводную и портовую инфраструктуру на тихоокеанском побережье. Трубопроводы доставляют по территории РФ 84% экспорта нефти, железнодорожный транспорт — 13%¹⁶. Основная часть нефтяных месторождений находится в границах Западно-Сибирского УФО (ХМАО-ЮГРА и ЯНАО) и связана нефтепроводным транспортом с Европейской частью России, а также на юго-западе СФО (Красноярский край,

¹⁶ Трубопроводный транспорт: нефтепроводы России. URL: <https://energосmi.ru/archives/33437>

Таблица 1 / Table 1

Основные внешнеторговые партнеры РФ в 2021 г. / The principal foreign trade partners of the Russian Federation in 2021

№	Экспорт		Импорт	
	Субъект, млрд долл.	млрд долл.	Субъект, млрд долл.	млрд долл.
1	ЕС-28 (Нидерланды – 37,89, Германия – 26,66, Италия – 16,64)	166,10	ЕС-28 (Германия – 24,79, Франция – 11,08, Италия – 10,88, Польша – 5,28)	85,13
2	Китай	61,64	Китай	64,46
3	ЕАЭС (Белоруссия – 23,28, Киргизия – 18,48)	48,81	ЕАЭС (Белоруссия – 16,22, Киргизия – 7,14)	24,41
4	Турция	22,99	Великобритания	15,32
5	Великобритания	20,21	Республика Корея	11,92
6	США	15,88	Япония	8,29
7	Республика Корея	14,57	Турция	5,87
8	СНГ (без стран ЕАЭС и Украины)	9,68	Вьетнам	4,50
9	Япония	9,44	Индия	4,00
10	Индия	7,91	США	3,93
11	Украина	7,04	Украина	3,68
12	Швейцария	3,04	СНГ (без стран ЕАЭС и Украины)	3,00

Источник / Source: составлено авторами по URL: <https://eurasiancommission.org> / compiled by the authors based on URL: <https://eurasiancommission.org>

Новосибирская, Омская, Томская области)¹⁷. Основной магистральный нефтепровод СФО — «Трубопроводная система Восточная Сибирь — Тихий океан» — осуществляет транспортировку из Сибири к восточным границам, в том числе на экспорт в страны АТР, с максимальной мощностью на 2019 г. — 80 млн тонн¹⁸. В России функционируют 32 нефтеперерабатывающих завода (НПЗ), в СФО и ДВО находятся три: Ачинский, Ангарский и Комсомольский. При отсутствии достаточных мощностей нет технической возможности перевозить

большую часть нефти и нефтепродуктов, ориентированных ранее на Европу, с помощью трубопроводной инфраструктуры в направлении Китая и дальневосточных портов. Перевозка больших объемов возможна железнодорожным транспортом через Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и Транссибирскую железнодорожную магистраль, танкерным флотом — с Европейской части России и железнодорожным транспортом — через Казахстан.

Поставки российским железнодорожным транспортом в страны Европейского союза в 2020 г. включали: лесоматериалы необработанные и продольно-распиленные — 9,73 млн тонн, уголь ка-

¹⁷ Новости нефтегазовой отрасли. URL: <https://pronpz.ru>

¹⁸ Транснефть. URL: <https://vostok.transneft.ru/about/map/>

Таблица 2 / Table 2

Экспорт отдельных товарных групп РФ в 2021 г. / Exports of certain commodity groups of the Russian Federation in 2021

№	Товарная группа	Общий экспорт, масса, млн тонн / стоимость, в млн долл.	Доля экспорта в страны – «источники санкций», в % / доля ЕС
1	Сырая нефть, включая газовый конденсат	219,47 / 68 952	64,27 / 53,64
Доля Китая – 34,31%, Турции – 1,17% (общая доля России в 2019 г. в мировой добыче – 11, 5%)			
2	Нефтепродукты	139,21 / 44 299	79,78 / 59,27
Доля Китая – 4,97%, Турции – 4,97%			
3	Уголь каменный и бурый	212 713,33 / 12 711	61,49 / 27,01
Доля Китая – 16,91%, Индии – 4,19%, Вьетнама – 3,73%, Марокко – 2,65%			
4	Лесоматериалы необработанные и продольно-распиленные	33,49 / 51	29,06 / 26,87
Доля Китая – 56,88%			
5	Металлы и изделия из них	47,65 / 34 900	41,23 / 36,04
Доля Турции – 10,4%, Китая – 8,5%			
Доля в экспорте РФ с третьими странами в 2021 г.: минеральных продуктов – 57,8% (топливно-энергетических товаров 56,1%), металлов и изделий из них – 7,9%, лесоматериалов – 3,7%			

Источник / Source: составлено авторами / compiled by the authors.

менный и бурый – 56,54 млн тонн, нефть сырая, включая газовый конденсат – 117,73 млн тонн, нефтепродукты – 82,50 млн тонн¹⁹, черная металлургия и изделия из нее – 9,60 млн тонн. Экспорт Белоруссии в 2020 г. в страны ЕС, Канаду и США составляли: лесоматериалы необработанные, продольно-распиленные, древесина топливная – 5,66 млн тонн, сырая нефть и нефтепродукты – 3,25 млн тонн. Белорусский металлургический завод ОАО «БМЗ» в 2020 г. отгрузил в ЕС 0,925 млн тонн продукции – 51,40% от всего экспорта²⁰. В настоящее время неизбежна переориентация перевозок экспортных товаров республики Беларусь на восточное направление с помощью российской транспортной инфраструктуры.

Основные потребители угля (Китай, Индия, Корея, Тайвань, Япония) не ввели ограничения на его закупку, – в 2020 г. общий объем импорта составил 59,47 млн тонн. По данным Евразийской экономической комиссии, в случае консолидированной практической реализации странами ЕС

запрета на импорт российского угля, экспорт ожидается уменьшится на 56,54 млн тонн. При согласовании поставок груза (ранее отправлявшегося европейским государствам) Китаю, Индии, Вьетнаму, Индонезии и продолжении дальнейшего экспорта в Корею, Тайвань и Японию увеличится общий объем перевозимого груза БАМом и Транссибом.

Исходя из вышеизложенного, необходима оценка увеличения объема грузовых перевозок железнодорожным транспортом (млн тонн) в направлении дальневосточных регионов в 2023–2024 гг. Для вычисления прогнозируемого увеличения грузовых перевозок используем формулу

$$X = X_1 - (X_2 - X_3), \quad (1)$$

где X – дополнительный прирост (млн тонн) на восточных железнодорожных магистралях;

X_1 – перенаправленный экспорт (млн тонн) на восточное направление, ранее поставляемый в ЕС Россией и Белоруссией;

X_2 – экспорт в 2020 г. (млн тонн) в страны Азии, Океании, Северной Америки, присоединившиеся к санкциям против России и Белоруссии;

¹⁹ URL: <https://eurasiancommission.org>

²⁰ Отчет о деятельности устойчивого развития ОАО БМЗ. URL: https://belsteel.com/doc/social_otchet/sotsialnyiy_otchet_2020.pdf



Таблица 3 / Table 3

**Прогнозные структурные изменения в экспорте угольной отрасли /
Forecast structural changes in the coal's export industry**

№	Перенаправленные объемы азиатским торговым партнерам, млн тонн (X_1)		Экспорт: Южная Корея, Тайвань, Япония, млн тонн (X_3)		Дополнительные объемы перевозок на БАМе и Транссибе, млн тонн (X)
	%	Масса	%	Масса	Масса
2	100 (2020 г.)	56,54	100	59,47	56,54
			60	35,68	32,75
			40	23,79	20,86
3	60	33,92	100	59,47	33,92
			60	35,68	10,14
			40	23,79	-1,76
4	40	22,62	100	59,47	22,62
			60	35,68	-1,17
			40	23,79	-13,07

Источник / Source: рассчитано авторами по URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx / calculated by the authors based on URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx

X_3 — прогнозируемый экспорт в 2023–2024 гг. (млн тонн) в страны Азии, Океании, Северной Америки, присоединившихся к санкциям в отношении России и Белоруссии; ($X_2 - X_3$) — прогнозируемое снижение нагрузки на дальневосточные железнодорожные магистрали по причине сокращения импорта рассматриваемых товарных групп, странами Азии, Океании, Северной Америки, присоединившимися к санкциям в отношении России и Белоруссии.

В табл. 3–5 дополнительная транспортно-железнодорожная нагрузка рассчитана с тем допущением, что X_1 и X_3 составят 100, 60 и 40% от уровня 2020 г.

Ведущие страны — импортеры лесной продукции, не участвующие в санкционной политике в отношении РФ, — Китай, Индия, Египет, ЮАР (доля Китая в мировом импорте круглого леса составляет 45%, пиломатериалов — 25%). В табл. 4 на основании формулы (1) рассчитаны прогнозные структурные изменения в экспорте лесозаготовительной отрасли России и Белоруссии при переориентации экспорта в Китай, Индию, Египет, ЮАР, Южную Корею, Тайвань, не объявившие об ограничениях на импорт лесозаготовительной отрасли, и Японию (ограни-

чившую ввоз только необработанных лесоматериалов).

В табл. 5 представлены дополнительные объемы перевозок экспорта черных металлов железнодорожным транспортом на дальневосточном направлении в адрес дружественных стран: Китая (11,46% от общемирового в долл. США), Вьетнама (3,08%), Таиланда, Мексики, Индии, Индонезии и Малайзии (общая доля 11,67%). Тайвань, Южная Корея, Япония не присоединились к запрету на импорт сталелитейной продукции РФ и РБ.

Влияние введенных экономических санкций в отношении РФ в 2022 г. на объем перевозок груза через БАМ и Транссиб оценено с учетом логистических возможностей восточных транспортных направлений в программе «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)»²¹. В паспорте проекта задекларирована задача обеспечить пропускную способность на данном железнодорожном направлении: в 2022 г. — 158 млн тонн,

²¹ Распоряжение правительства РФ от 28.04.2021 № 1100-р.

Таблица 4 / Table 4

Прогнозные структурные изменения в экспорте лесозаготовительной отрасли РФ и РБ / Forecast structural changes in the export of the logging industry of the Russian Federation and the Republic of Belarus

Перенаправленные объемы азиатским торговым партнерам (X_1)		Экспорт: Южная Корея, Тайвань, Япония (X_2)		Дополнительные объемы перевозок через БАМ и Транссиб (X_3)
%	Млн тонн	%	Млн тонн	Млн тонн
100 (2020 г.)	14,94	100	0,58	14,94
		60	0,35	14,71
		40	0,23	14,59
60	8,97	100	0,58	8,97
		60	0,35	8,73
		40	0,23	8,61
40	5,98	100	0,58	5,98
		60	0,35	5,74
		40	0,23	5,63

Источник / Source: рассчитано авторами по URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx / calculated by the authors based on URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx

в 2023 г. — 173 млн тонн, в 2024 г. — 180 млн тонн²². В 2020 г. провозные мощности БАМа и Транссиба достигли показателей 144 млн тонн грузов, в дальневосточные порты перевезено 110,40 млн тонн, экспорт угля составил 100,90 млн тонн (Китай, Индия, Вьетнам — 53,80 млн тонн, Австралия, Республика Корея, США, Япония — 59,72 млн тонн)²³.

Поскольку основными поставщиками лесоматериалов и угля являются СФО и ДВО, (более близкие географически к Китаю и дальневосточным портам), в которых добывается 95,66% от общего объема угля (каменного и бурого) и 38,71%²⁴ от общего объема необработанных лесоматериалов, ожидается перенаправление экспортного «европейского объема» в страны Азиатско-Тихоокеанского региона при сохранении экспорта на уровне 60% от показателей 2020 г. (лесоматериалы: необработанные, продольно-распиленные, древесина топливная, уголь каменный и бурый) в Южную Корею, Республику Тайвань, Японию. Подобное предположение можно сделать ввиду «перенаправления» не менее 60% «европейских объемов» экспорта продукции черной металлургии в Азиат-

ско-Тихоокеанский регион и сохранения импорта Южной Кореей, США, Республикой Тайвань и Японией на уровне 60% от уровня 2020 г.

При описанном возможном прогнозном сценарии изменения направления экспорта РФ и РБ возникает задача транспортировки дополнительных объемов груза магистралями БАМа и Транссиба в размере 53,77 млн тонн (дополнительно 34% от запланированной пропускной способности в 2022 г.). Для существенного роста пропускной способности железнодорожных трасс в течение ограниченного временного периода 2–3-х лет необходимо форсировать выполнение заявленных проектов с увеличением источников финансирования и ускорять взаимную логистическую интеграцию в рамках ЕАЭС.

ВЫВОДЫ

Рост национальной экономики и внешнеторговой деятельности Российской Федерации зависит от состояния транспортно-логистического комплекса. Значение железнодорожного транспорта, являющегося основным перевозчиком рассматриваемых товарных групп (продукции металлургической, лесозаготовительной, нефтедобывающей, угольной промышленности), возрастает в новых экономических условиях. Анализ экспорта этих

²² URL: <http://government.ru/docs/42120/>

²³ РЖД. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=260190>

²⁴ Росстат, rosstat.gov.ru

Таблица 5 / Table 5

Прогнозные структурные изменения в экспорте товаров черной металлургии РФ и РБ / Forecast structural changes in the export of ferrous metallurgy goods of the Russian Federation and the Republic of Belarus

Перенаправленные объемы РФ и РБ ранее поставляемые в ЕС (X_1)		Экспорт: Южная Корея, Тайвань, Япония (X_2)		Дополнительные объемы перевозок на БАМе и Транссибе (X)
%	млн тонн	%	млн тонн	млн тонн
100	9,99	100	6,64	9,99
		60	3,98	7,33
		40	2,66	6,00
60	8,97	100	6,64	8,97
		60	3,98	6,31
		40	2,66	4,98
40	5,98	100	6,64	5,98
		60	3,98	3,32
		40	2,66	1,99

Источник / Source: рассчитано автором по URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx, https://belsteel.com/doc/social_otchet/sotsialnyiy_otchet_2020.pdf / calculated by the authors based on URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx, https://belsteel.com/doc/social_otchet/sotsialnyiy_otchet_2020.pdf

товарных групп в 2020 г. и введенных западными странами в отношении России и Белоруссии санкционных ограничений позволил обосновать необходимость модернизации отрасли, в первую очередь — магистралей в СФО и ДФО как округов, граничащих с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Предложенный расчет прогнозируемого увели-

чения объема грузовых перевозок лесозаготовительной, металлургической, угольной отраслей в 2023–2024 гг. при изменении географической и грузовой нагрузки на транспортную сеть может служить основой для пересмотра отдельных статей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Дашкевич А. Особенности логистических затрат в Республике Беларусь. Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности. Мат. IV Междунар. заоч. науч.-практ. конф. (Минск, 6–7 декабря 2016 г.). Минск: Изд. центр БГУ; 2016. URL: <http://elib.bsu.by/handle/123456789/189002>
2. Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: Институт экономики РАН; 2018. 64 с. URL: https://www.inecon.org/docs/2018/Vardomsky_Turaeva_paper_2018.pdf
3. Жунусов А. О. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка. *Инновации транспорта*. 2018;(1):4–7. URL: https://inno-trans.ru/data/documents/IT-31_inet.pdf
4. Зворыкина Ю., Потемский В. Роль проектов развития международных транспортных коридоров в процессах экономической интеграции на евразийском пространстве. Мат. Междунар. науч.-практ. онлайн-конф. «Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики». (Гомель, 24 апреля 2020 г.). Гомель: БелГУТ; 2020:112–116.
5. Эмирова А. Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики. *Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент*. 2014;(2):43.
6. Компанийцева О. В. О процессе интегрирования логистических функций инвестиционно-строительного проекта. *Проблемы современной экономики*. 2013;(2):198–201.

REFERENCES

1. Dashkevich A. Features of logistics costs in the Republic of Belarus. In: Logistic systems and processes in conditions of economic instability. Proc. 4th Int. correspond. sci.-pract. conf. (Minsk, December 6–7, 2016). Minsk: Belarusian State University Publ.; 2016. URL: <http://elib.bsu.by/handle/123456789/189002> (In Russ.).
2. Vardomskii L. B., Turaeva M. O. Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges. Moscow: Institute of Economics RAS; 2018. 64 p. URL: https://www.inecon.org/docs/2018/Vardomsky_Turaeva_paper_2018.pdf (In Russ.).
3. Zhunusov A. O. Infrastructure development drivers: Digital agenda. *Innovatsii transporta = Transport Innovations*. 2018;(1):4–7. URL: https://inno-trans.ru/data/documents/IT-31_inet.pdf (In Russ.).
4. Zvorykina Yu., Potemskii V. The role of projects for the development of international transport corridors in the processes of economic integration in the Eurasian space. In: Proc. Int. sci.-pract. online conf. “Transport in the integration processes of the world economy” (Gomel, April 24, 2020). Gomel: Belarusian State University of Transport; 2020:112–116. (In Russ.).
5. Emirova A. E. Transformation of transport systems in the conditions of globalization of world economy. *Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskii menedzhment = Scientific Journal NRU ITMO. Series: Economics and Environmental Management*. 2014;(2):43. (In Russ.).
6. Kompaniytseva O. V. Investment and construction project: Integration of the logistic functions. *Problemy sovremennoi ekonomiki = Problems of Modern Economics*. 2013;(2):198–201. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS



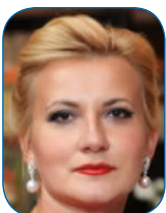
Татьяна Аркадьевна Горошникова — кандидат технических наук, доцент департамента мировой экономики и международного бизнеса, первый заместитель декана факультета международных экономических отношений, Финансовый университет, Москва, Россия

Tatyana A. Goroshnikova — Cand. Sci. (Tech.), Associate Professor of the Department of World Economy and International Business, First Deputy Dean of the Faculty of International Economic Relations, Financial University, Moscow, Russia

<http://orcid.org/0000-0002-4033-0210>

Автор для корреспонденции / Corresponding author

TGoroshnikova@fa.ru



Ольга Игоревна Донде — аспирант департамента мировой экономики и международного бизнеса, Финансовый университет, Москва, Россия

Olga I. Donde — Postgraduate, Department of World Economy and International Business, Financial University, Moscow, Russia

<http://orcid.org/0000-0002-8394-6429>

Olga.donde@gmail.com

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 03.06.2022; после рецензирования 26.06.2022; принята к публикации 15.07.2022.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The article was received on 03.06.2022; revised on 26.06.2022 and accepted for publication on 15.07.2022.

The authors read and approved the final version of the manuscript.