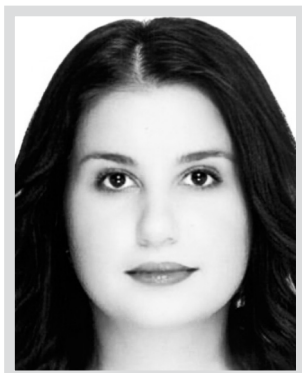


УДК 338.2

Стратегическое развитие отечественного транспортного сектора и устойчивость к внешним вызовам

**Ермакова Е.В.**Доцент кафедры международного бизнеса
Российского университета транспорта (МИИТ) (Москва)

В статье определены динамическая взаимосвязь показателей валового внутреннего продукта России и грузооборота транспорта. Дана характеристика динамики ВВП и грузооборота транспорта страны с учетом сложившихся в соответствующий период геополитических факторов.

Ключевые слова: модернизация национальной экономики, транспортный сектор, инновационные транспортные проекты, грузооборот, государственное управление

Транспорт является фундаментальной составляющей экономики, так как служит важнейшим индикатором текущего состояния экономического развития. В период с начала 2000 гг. потребность в транспортных услугах в России увеличивается из-за различных сопутствующих факторов, таких как стимулирование и консолидация мировых рынков, внедрение инновационных методологий транспортировки, расширение производства сырьевых и других товаров. Увеличение транспортной активности и объема перевезенных грузов служит важным показателем прогресса различных секторов экономики, и, в частности, эффективности сферы услуг.

Согласно статистическим данным, примерно 70 % российских товаров из основных секторов экономики, таких как металлургия, угольная и строительная отрасли, сельское хозяйство и торговля, в значительной степени зависят от логистических систем. Транспортный сектор играет решающую роль в содействии перемещению товаров и услуг между различными отраслями и конечными пользователями, и поэтому его рост жизненно важен для общего развития экономики.

В последние годы на транспортный сектор в России приходится примерно 5 % ВВП страны. Однако, по мнению экспертов, к 2030 г. эта доля должна увеличиться до 11–12 %, что подчеркивает значительную роль, которую транспортная отрасль будет играть в экономическом развитии России в ближайшие годы¹.

¹ Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г.

Основополагающая работа в области взаимосвязи между экономикой страны и развитием ее транспортной отрасли была проведена российским ученым Г.А. Гольцем. Он провел сравнение изменения ВВП и показателей транспортной отрасли на длительном временном отрезке. В исследовании учитывались различные факторы, такие как объем грузоперевозок и скорость доставки [1]. Последующие исследования Л.В. Эйхлер и М.А. Зоткиной подтвердили, что объем грузоперевозок является отражением состояния экономики страны. При этом они выделяли транспорт как отдельный и важный фактор, имевший значительное влияние на ВВП [2]. Подтверждение наличия долгосрочной количественной взаимосвязи между показателями валового внутреннего продукта страны и индексами грузооборота было обнаружено и в ходе других научных исследований, в частности, в исследованиях Ю.А. Щербаниной [3], В.М. Никоноровой и В.К. Тютюкиной [4].

Распад Советского Союза ускорил упадок народного хозяйства, а также развал заранее налаженных хозяйственных связей, охватывавших транспортные сети между различными регионами страны. Это привело к значительному сокращению объема грузов, транспортировавшихся внутри страны, а также к изменению состава грузооборота и переориентации на европейский рынок. Транспортный сектор России был вынужден адаптироваться к более широкому экономическому кризису, который сопровождал радикальные реформы в период перехода

к рыночной экономике в 1900-е гг. Следовательно, компонент промышленного производства уменьшился, а компонент торговли и услуг расширился. Учитывая, что для реализации услуг требуется меньше грузоперевозок по сравнению с промышленным производством, произошло существенное снижение грузооборота, что отрицательно сказалось на ВВП России.

В период 1999–2008 гг. российская экономика пережила период последовательного и стабильного роста, который закончился во время Мирового экономического кризиса. В этот период параллельно с ростом ВВП увеличился и объем перевозимых грузов, однако темпы его роста были более низкими. Эта закономерность была особенно очевидна в период 2005–2007 гг. Однако на всех этапах активного экономического роста транспортный сектор отставал от других отраслей по темпам роста.

Послекризисный период характеризовался сокращением производства и поставок товаров, что привело к заметному снижению объемов перевозимых грузов, причем это снижение опережало падение ВВП. Несмотря на это, в целом ситуация в российской транспортной отрасли имела достаточно устойчивую динамику. Этого удалось добиться во многом благодаря устойчивому спросу на товары нефтегазохимической промышленности, металлургической и угольной отраслей. Таким образом, транспортный сектор служил важнейшим фактором постепенного, но устойчивого экономического восстановления [5]. По состоянию на начало 2023 г. в связи с введением экономических санкций в отношении России и российских компаний наблюдается снижение ВВП, а также грузооборота.

В результате всестороннего комплексного анализа можно сделать вывод, что грузооборот страны является наиболее важным показателем для динамической оценки развития производства и сферы услуг. Увеличение производства коррелирует с ростом спроса на транспортные услуги, а снижение производства приводит к снижению спроса на эти услуги. Таким образом, для исследования экономической конъюнктуры и ее динамики, ситуации с потребительским спросом на сырье и готовую продукцию можно использовать данные по грузообороту. Это связано в первую очередь с тем, что во время экономического роста и развития экономика страны стимулирует развитие логистической отрасли с целью удовлетворить увеличивающиеся потребности производителей и потребителей. Транспортная сфера за счет реализации инновационных транспортных проектов с высоким мультипликативным эффектом может стимулировать экономическое развитие регионов и экономики страны в целом. Примером такого развития станут трассы М-12, магистраль Симферополь – Ростов-на-Дону и масштабирование транспортной системы Москвы [6].

Повышение комплексной безопасности и устойчивости отечественной транспортной отрасли является главной задачей Транспортной стратегии на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

Складывающаяся с 24 февраля 2022 года политическая ситуация вокруг Украины и вводимые США и ЕС масштабные санкции оказали более сильное влияние на российскую экономику, чем последствия пандемии COVID-19. Ощутимое сокращение двусторонней торговли по инициативе западных партнеров и санкционное давление на Россию привело к сворачиванию основных внешнеторговых потоков и перевозок грузов с одновременным закрытием наработанных годами логистических цепочек и транспортных маршрутов.

Национальное рейтинговое агентство оценивает финансовые потери транспортного сектора страны в пределах 25–40 % в 2022 г. И это на фоне успешного в предшествующем 2021 г. увеличения внешнеторгового оборота (на 37,9 % по сравнению с 2020 г.) до 789,4 млрд долл. США [2].

В целях защиты интересов и поддержки российской экономики на государственном уровне в течение 2022 г. оперативно принимались целевые законодательные акты и другие действенные меры, в том числе по внедрению импортозамещения, по параллельному импорту, применению льготных налоговых и таможенных режимов в области внешней торговли, а также по тарифному регулированию в международных и внутрироссийских перевозках.

Одной из наиболее важных директив для транспортной отрасли стало Постановление Правительства РФ от 07.09.2022 г. № 1379 «О внесении изменений в государственную программу РФ “Развитие транспортной системы”».

Благодаря принятым Президентом и Правительством России в истекшем году кардинальным решениям и контрмерам российская экономика планомерно преодолевает внешние вызовы и демонстрирует устойчивость.

В проекте денежно-кредитной политики РФ на 2023–2025 гг., размещенном на сайте Центробанка России (август 2022 г.), констатируется факт вынужденного фактического прекращения торговли с США, Великобританией, Канадой, ведущими странами ЕС – членами НАТО и другими западноевропейскими партнерами России.

Однако государственные организации и отечественные бизнесмены достаточно успешно реформируют внешнеэкономические связи и подбирают новых партнеров.

В данной ситуации активизировалась логистическая проработка альтернативных маршрутов для внешнеторговых грузов, включая международные транспортные коридоры (далее – МТК). Такая

профессиональная работа интенсивно проводится в рамках упомянутой и чётко регламентированной государственной Транспортной стратегии России.

В качестве приоритетного направления выбрано развитие внешнеэкономической деятельности со странами Южного, Восточного и Юго-Восточного региона, государствами Центральной и Южной Америки, а также африканского континента. Реально это подтверждается значительным увеличением экспортно-импортного грузопотока через сухопутные погранпереходы в южных и восточных регионах, а также через дальневосточные и черноморские порты страны во втором полугодии 2022 г. Заметно активизировался и международный транзитный маршрут с перевалкой грузов в турецких морских портах. Таким образом, на практике осуществляется географическая переориентация интеграции России в мировое транспортное пространство. При этом более эффективно планируется использовать транзитный потенциал территории нашей страны. В центре внимания российского правительства находятся транспортные коридоры Азово-Черноморского направления, а также евразийские международные транспортные коридоры, в том числе МТК «Север – Юг» и «Восток – Запад».

Санкции, введённые против России в 2022 г., «вдохнули жизнь» в МТК «Север – Юг» протяжённостью более 7 тыс. км. Этот маршрут был разработан для соединения России с Индией и Юго-Восточной Азией с транзитом через территорию Ирана в качестве альтернативного морского маршрута и обхода Босфора и Суэцкого канала.

В условиях реально складывающейся политической и внешнеэкономической ситуации, а также в условиях намеченной инфраструктурной перестройки объектов российской транспортной инфраструктуры и практического внедрения оптимальных логистических транспортных маршрутов вполне возможно рассчитывать на восстановление к 2025 г. объёмов перевозок на уровне 2021 г. [7].

Такой прогноз ориентируется на ёмкость и востребованность азиатских рынков в основной номенклатуре российского экспорта, включая контейнерные, сухогрузные, наливные, трубопроводные и сырьевые товары.

Для расширения взаимовыгодных связей России со странами этих регионов, удовлетворения отечественных потребностей в импортной подсанкционной продукции и для наращивания экспорта, безусловно, необходимо активизировать формирование и практическое использование МТК «Север – Юг».

Маршрут этого транспортного коридора протяжённостью более 7 тыс. км предназначен для мультимодальных перевозок грузов между Россией и Индией с транзитом через территорию Ирана. Первый участок маршрута МТК «Север – Юг» проходит от Балтийского моря (порт Санкт-Петербург) по

территории России до Астрахани. Следующий участок – до иранской территории представлен тремя возможными вариантами: **первый** – морской между российскими и иранскими каспийскими морскими портами, **второй** – железнодорожный транзит по западному берегу Каспия через Азербайджан, **третий** – железнодорожный транзит по восточному берегу Каспия через Казахстан и Туркмению. Затем следует железнодорожный транзит через территорию Ирана в морской порт Бендер-Аббас в Персидском заливе. Завершающая часть маршрута МТК «Север – Юг» – морская до индийского порта Мумбаи.

Этот проект был разработан в качестве альтернативы морским маршрутам перевозки грузов между Индией (Мумбаи) и Россией (Санкт-Петербург) через Суэцкий канал и вокруг Европы.

Протяжённость МТК «Север – Юг» в два раза короче упомянутого морского, время доставки грузов по нему также должно сократиться ориентировочно в два раза и не должно превышать 15–24 суток. Одновременно с этим повышается надёжность и безопасность перевозок в случае блокады Суэцкого канала, а также снижаются транспортные расходы.

Соглашение о реализации МТК «Север – Юг» было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 г. Географическое расположение МТК «Север – Юг» позволяет выстраивать различные логистические цепочки с кратчайшими маршрутами для перевозки грузов между государствами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком. МТК «Север – Юг» пересекается со многими евроазиатскими транспортными коридорами, включая «Восток – Запад». По этим причинам к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан и Сирия.

К сожалению, до настоящего времени потенциал этого маршрута используется слабо, в объёме 4–6 млн тонн в год. Основные причины: недостаток инвестиций, несовершенство инфраструктурных объектов и портов, отсутствие специализированного и контейнерного морского транспорта на Каспии, различие стандартов российской железнодорожной колеи (1520 мм) и иранской (1435 мм). Также требуется развитие и модернизация иранских железных дорог.

По оценкам Евразийского банка развития (ЕАБР), проект МТК «Север – Юг» способен обслуживать грузопоток до 15–25 млн тонн в год, включая 40 % контейнерных перевозок.

Судьбоносным для МТК «Север – Юг» стали решения, принятые на Шестом Каспийском саммите, состоявшемся в Туркмени 29.06.2022 г. На этом саммите Президент России В.В. Путин заявил о намерении и готовности России предпринять энергичные усилия для улучшения транспортно-логистической структуры прикаспийского региона, включая морские порты Астрахань, Оля и Махачкала. Участ-

ники саммита – лидеры прикаспийских государств (Россия, Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркмения) подтвердили заинтересованность в полномасштабной реализации МТК «Север – Юг».

Во время визита Президента России В.В. Путина в Иран (19.07.2022 г.) были достигнуты договоренности о расширении технических и логистических возможностей для масштабной практической эксплуатации МТК «Север – Юг» всеми прикаспийскими государствами. Россия подтвердила техническую возможность по строительству 146 км участка железной дороги на западном побережье Каспийского моря между станцией Астара (погранпереход между Ираном и Азербайджаном) и иранским городом Решт. Ввод в эксплуатацию этого участка сможет обеспечить железнодорожный транзит из России в Иран через территорию Азербайджана и далее до морских портов в Персидском заливе 10 млн тонн грузов в год. Потенциал трех ниток МТК «Север – Юг» – морской по Каспию вместе с сухопутными по западному и восточному берегам Каспийского моря к 2025 г. оценивается в 25 млн т. в год.

В июле 2022 г. был успешно осуществлен технический проход железнодорожного состава с контейнерами из России через Астрахань по восточному участку маршрута МТК «Север – Юг» с транзитом по территориям Казахстана, Туркмении и Ирана до порта в Персидском заливе с последующей морской перевозкой в Индию.

На заседании штаба по транспортно-логистическим коридорам при Кабинете министров РФ (31.08.2022 г.) под руководством первого вице-премьера Правительства РФ А. Белоусова были приняты «дорожные карты» трех приоритетных транспортных коридоров – «Север – Юг», Азово-Черноморского восточного направлений.

О государственной политике сегодняшнего дня он также заявил на Веронском Евразийском форуме в Баку (октябрь 2022 г.). В частности, было отмечено, что сейчас ключевую роль в перевозках начинают играть меридиональные маршруты и, в частности, маршрут «Север – Юг». По его оценкам, к 2030 г. объем российских грузов по коридору Север – Юг (преимущественно по западному маршруту через Азербайджан) должен увеличиться примерно до 32 млн т.

В настоящее время политически и экономически обоснована актуальность эксплуатации МТК «Север – Юг» с привлечением в короткие сроки окупаемых необходимых инвестиций.

На совещании по развитию железнодорожной инфраструктуры (18.10.2022 г.) Премьер-министр РФ М. Мишустин подтвердил, что сейчас в центре внимания правительства находятся эти три логистических маршрута, по которым железнодорожный транспорт способен существенно нарастить объемы перевозок. Он также озвучил перспективы

наращивания объемов перевозок к 2030 г. по МТК «Север – Юг» примерно на 135 % к уровню 2021 г., по Азово-Черноморскому – на 70 % и по Восточному – на 25 %.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что отечественный транспортный сектор реально способен не только удовлетворить потребности внутренних и внешних потенциальных заказчиков в мультимодальных перевозках, но и развивать новые транспортно-логистические маршруты, в том числе в северных регионах страны. А это, в силу мультипликативности социально-экономических процессов, способно дать во много крат больший прирост ВВП.

В связи с этим остро встают вопросы разработки инструментария для управления устойчивым развитием как транспортных комплексов, так и отдельных, входящих в них, бизнес-субъектов в соответствии с динамикой среды, институциональными и технологическими ограничениями, спецификой спроса. Также необходимо классифицировать степень востребованности адаптационных свойств бизнес-субъектов и их систем в изменившихся внешних условиях для перестройки структуры и системы управления ими. Важной задачей является согласование интересов всех участников бизнес-системы и отражение этого согласования на разных иерархических уровнях системы транспортных коридоров. Стоит задача разработки систем риск-менеджмента разного иерархического уровня транспортной структуры, согласованных между собой, и ряд других эколого-экономических и технико-технологических задач.

Литература:

1. Гольц Г.А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография. – URL: <https://ecfor.ru/publication/dolgovremennye-istoricheskie-trendy/>
2. Эйхлер Л.В., Зоткина М.В. Организационно-экономические аспекты модернизации системы управления грузовым автотранспортным комплексом. – URL: be5.biz/ekonomika1/r2012/2004.htm (дата обращения: 01.02.2023 г.).

3. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3 (12). – URL: <http://www.eabr.org/general/upload/docs> (дата обращения: 01.02.2023 г.).
4. Никоноров В.М., Тютюкин В.К. Долгосрочная количественная зависимость ВВП России от грузооборота грузового автомобильного транспорта. – URL: <http://docplayer.ru/> (дата обращения: 01.02.2023 г.).
5. Дячук А.М., Тарасова В.Н. К вопросу о взаимосвязи и взаимовлиянии транспортной отрасли и экономики России // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2021. – № 1. – URL: <https://eee-region.ru/article/5301/> (дата обращения: 01.02.2023 г.).
6. Ключевые планы по дорожному строительству и развитию транспортной инфраструктуры в России. Часть вторая. – URL: <https://zsrfr.ru/news/2023/01/16/vse-dorogi-otkryty> (дата обращения: 01.02.2023 г.).
7. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161#65C0IR> (дата обращения: 01.02.2023 г.).

Strategic Development of the Domestic Transport Sector and Resilience to External Challenges

Ermakova E. V.

Russian University of Transport (MIIT) (Moscow)

The article shows the dynamic relationship between the indicators of Russia's gross domestic product and transport freight turnover. The characteristics of the dynamics of GDP and cargo turnover of the country's transport are given, taking into account the geopolitical factors that have developed in the corresponding period.

Key words: modernization of the national economy, transport sector, innovative transport projects, freight turnover, public administration

