

Приоритеты в формировании актуальной российской транспортной системы международного значения

Павел Евгеньевич РАРОВСКИЙ,
кандидат экономических наук,
ОАО «РЖД» - филиал (150003, Россия, Ярославль,
Волжская набережная, д. 59), начальник службы
управления делами Северной железной дороги,
e-mail: rarovski@gmail.com

УДК:656; ББК:39.1; Jel:R4
DOI: 10.24412/2072-8042-2024-6-46-52

Аннотация

В связи с действующими санкциями и конкурентной борьбой за международные торговые пути сообщений возникают новые приоритеты в развитии национальной системы международного товародвижения. Изменяются направления экспортных грузопотоков, возникает необходимость модернизации и расширения магистральной инфраструктуры международного значения, ключевая роль в которой отводится системе железнодорожного транспорта. В статье определены ключевые инвестиционные направления развития отечественной инфраструктуры международного значения в среднесрочной перспективе, рассмотрены предпосылки формирования транспортно-логистической конфигурации страны на долгосрочную перспективу.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, рынки транспортных услуг, внешнеэкономические связи, стратегическое развитие железнодорожного транспорта.

Priorities in Building a Modern Russian Transport System of International Importance

Pavel Evgenievich RAROVSKY,
Candidate of Sciences in Economics, Joint Stock Company «Russian Railways» - Branch
(59 Volzhskaya Embankment, Yaroslavl, Russia, 150003), Head of the Northern Railway Business
Management Service, e-mail: rarovski@gmail.com

Abstract

Due to the current sanctions and competition for international trade routes, new priorities in developing the national system for international goods movement are emerging. The directions of export cargo flows are changing, which requires modernization and expansion of the main international infrastructure, where the railway transportation system plays a crucial role. The article identifies key investment areas for the development of domestic international infrastructure in the medium term. Prerequisites for creating Russia's transportation and logistics configuration over the long term are also considered.

Keywords: transport and logistics infrastructure, transport services market, foreign economic relations, strategic development of railway transport.



Формирование национальной системы международного товародвижения всегда является одним из важнейших приоритетов внешнеэкономической и внешнеполитической стратегии любого государства, тем более такой страны, как Российская Федерация, ориентированной на активное участие в международном разделении труда, поддерживающем положение страны в глобальной экономике и её присутствии на крупнейших региональных рынках и территориях.

С началом специальной военной операции (СВО) изменились не только логистические приоритеты развития международной транспортной инфраструктуры, но сроки её модернизации, а также финансовые ресурсы и инструменты её осуществления. Приоритетные направления развития логистической системы не должны при этом основываться на сиюминутных ощущениях и предположениях, но должны быть нацелены на создание инфраструктурных и организационно-управляющих проектов, возможных для использования в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

По истечении двух лет с введения масштабных антироссийских санкций произошли определенные изменения в транспортно-логистической конфигурации продвижения российского экспорта. Ускоренными темпами происходит переориентация перевозок основных видов экспортных грузов на восточное и южные направления. При этом логистика внешней торговли России в целом адаптировалась к санкционному режиму, на отдельных видах транспорта найдены пути и механизмы его нивелирования, в том числе за счет использования услуг компаний-посредников из дружественных и неприсоединившихся к санкциям стран¹.

Исторически развитие российской внешнеторговой логистики и освоение экспортного потенциала страны, преимущественно в топливно-сырьевой сфере, было ориентировано на систему железнодорожного транспорта и его взаимодействие с портовой инфраструктурой. При фактической блокаде российских авиаперевозчиков для работы на европейском рынке и ограничениях в работе автомобильных пунктов пропуска на западных границах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) альтернативы развитию пропускных и перерабатывающих способностей отечественных железных дорог и портовых комплексов не осталось.

Следует отметить, что в период с 2017 по 2023 год достигнуты положительные результаты в развитии возможностей отечественных путей сообщений международного значения. Провозная способность железных дорог Восточного полигона возросла на 50% до 173 млн тонн, магистралей в направлении Азово-Черноморского бассейна – на 49% до 125 млн тонн, Северо-Запада – на 5,5% до 145,6 млн тонн. На 16% выросла за указанный период погрузка экспортных грузов через российские порты и достигла 337 млн тонн в 2023 году. В 2,3 раза до 161,5 млн тонн выросли объемы перевозок с Китайской Народной Республикой².

Изменилось и отношение государства к внешнеторговой транспортной логистике, которая рассматривается не только как инструмент доставки потреби-



тельского и технологического импорта, но и как способ глобального позиционирования страны на международных рынках товаров и услуг. Ведущее место в государственной повестке отводится формированию четко и ясно определенных приоритетов и критериев формирования глобальной логистики российской системы международного товародвижения³. Определена необходимость формирования единого транспортного каркаса страны на базе железных дорог, морских портов, внутренних водных путей, аэропортов, автомагистралей, пунктов пропуска и крупных транспортно-логистических центров. Основой транспортного каркаса должна стать интеграция современной топологии транспортной инфраструктуры, в том числе международного значения, и актуальное распределение транспортных потоков⁴. К этому следует добавить необходимость создания адаптивной системы, способной гибко реагировать на изменения внешнеторговой конъюнктуры на уровне эффективного управления себестоимостью транспортировки грузопотоков.

В этой связи следует отметить важнейшие инвестиционные направления, выделяемые в отечественной транспортной инфраструктуре с начала СВО: развитие Восточного полигона российских железных дорог, развитие – до уровня круглогодичной международной навигации – акваторий и территорий Северного морского пути (СМП) и развитие Международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». Все три направления представлены в транспортной части федеральных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ)⁵.

Расширение и модернизация Восточного полигона ОАО «РЖД» окажет коренное влияние на социально-экономическое положение всего Дальневосточного федерального органа, что требует активного участия в проекте и региональных бюджетов, и средств большого и среднего бизнеса. Поэтапное увеличение пропускной способности дальневосточных магистралей с 158 млн тонн в 2022 году до 180 млн тонн грузов в 2024 году, с последующим увеличением до 250-300 млн тонн на период до 2030 года, является жизненно важным и необходимым⁶. При этом заявляемые объемы грузов в восточном направлении по оценке Министерства транспорта России превышают 300 млн тонн в год при фактически погруженных 289 млн. тонн в 2023 году⁷.

Успешная реализация запланированных мероприятий будет зависеть от специализации направлений Восточного полигона – перевозок в направлении морских портов Дальнего Востока и приграничных железнодорожно-автомобильных сообщений с Китаем. И если сооружение новых крупных морских портов в Приморском и Хабаровском краях пока не предвидится, за исключением порта в Охотском море и частной железной дороги⁸ для обеспечения экспортных поставок угля с Эльгинского месторождения⁹, то увеличение пропускных способностей трансграничной инфраструктуры с Китаем является жизненно важной необходимостью для обеспечения внешнеэкономических связей обоих государств.

Большие надежды отечественной внешнеторговой логистики возлагаются на Северный морской путь как альтернативный международный транспортный коридор, интерес к которому проявляют, кроме России, другие важнейшие страны-игроки на мировых евроазиатских товарных рынках, включая Индию и Китай. Уровни развития СМП зависят от тех грузопотоков, которые пойдут по маршрутам этого коридора. Минвостокразвития России смоделировало три сценария развития грузопотоков, связанных или тяготеющих к СМП на период до 2030 года с учётом последствий санкционной политики недружественных стран¹⁰. Базовый сценарий опирается на выполнение прогнозных показателей объёмов перевозок основными грузоотправителями в проектах Роснефти и НОВАТЭКа, причём до 75% объёма будет приходиться на нефть и СПГ. Оптимистический сценарий с объёмами перевозок 81 млн тонн в 2024 году является больше теоретическим, чем практически осуществимым. Консервативный сценарий учитывает санкционное давление на реализацию ряда проектов и приближается по объёмам к базовому. В 2023 году объём перевезенных грузов по СМП составил порядка 36 млн тонн (на 2 млн тонн больше уровня 2022 года), из которых около 2 млн тонн транзитных грузов (в основном, нефти). При этом китайской судоходной компанией New Shipping Line в истекшем году по линии перевезено 100 тыс. тонн грузов в порты Китая, а также Архангельск, Санкт-Петербург и Мурманск¹¹. Целевые показатели по 2024 году составили 80 млн тонн, 2030 году – 150 млн тонн.

Санкции США и Евросоюза запрещают операторам морских перевозок осуществлять перевозки российских грузов и работать в российских территориальных водах, а также передавать в аренду суда российским перевозчикам и судоходным компаниям. В этой связи представляется важным передача акций Дальневосточного морского пароходства (группа FESCO), принадлежащих государству, госкорпорации «Росатом»¹². Основной морской оператор на СМП получил солидного перевозчика (35 торговых судов и более 170 тыс. контейнеров ДФЭ), с помощью которого можно решать задачи регулярного судоходства, включая транзит.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» существует уже более 20 лет. Соглашение о МТК «Север-Юг» было ратифицировано Российской Федерацией Федеральным законом от 12 марта 2002 года № 24-Ф.¹³ Однако на протяжении всех этих лет деятельность МТК «Север-Юг» была в большей степени предметом обсуждения возможностей кратчайшего пути из Индии через Иран и Россию в Европу, чем реально действующая транспортная система. МТК был таким, можно сказать, «запасным входом/выходом» из транспортной системы России в направлении стран Персидского залива и южных морей.

Сегодня МТК «Север-Юг» рассматривается как интегрированный транспортный маршрут, соединяющий северо-западную часть ЕАЭС с государствами Центральной Азии и странами Индийского океана. Традиционно рассматриваются три направления или ветви пролегания данного маршрута: западная из России через территорию Азербайджана и далее в Иран; морская через Каспийское море и



восточная с задействованием инфраструктуры Казахстана и Туркменистана с выходом на Иран. Несмотря на преимущественное использование восточной части маршрута, для следования по которой железнодорожными администрациями России, Казахстана, Туркменистана установлены скидки до 50% для основных номенклатур грузов, продолжается планомерная работа по развитию западного участка. В 2023 году подписано межправительственное Соглашение России и Ирана по строительству участка железной дороги Решт-Астара протяженностью около 170 км. Реализация проекта планируется в интервале 2024-2028 годов. По итогам 2023 года общий объем перевезенных грузов по МТК «Север-Юг» оценивается порядка 19 млн. тонн, при этом прогнозные объемы к 2030 году составляют около 25 млн тонн¹⁴. В целом использование и успешное функционирование коридора следует увязывать с конкурирующими международными проектами, к примеру, МТК ТРАСЕКА и Транскаспийским международным транспортным маршрутом (Срединным коридором), соединяющим Китай и европейские страны через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан и Грузию и входящим в китайскую инициативу экономического развития «Один пояс, один путь».

Рассмотренные транспортно-логистические проекты являются, в некотором смысле, якорными для продвижения российского и, отчасти, уже и белорусского экспорта на внешние рынки. При этом не менее актуальным является выстраивание комплексной адаптивной системы логистического обеспечения российской внешнеторговой деятельности за счет реализации проектов по развитию железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, развитию инфраструктуры Центрального транспортного узла, а также возобновления проектов по развитию Северного широтного хода, как обеспечивающего арктический бизнес по добыче и экспорту СПГ, нефти и угля и жизнедеятельность Северного морского пути.

Отдельного рассмотрения заслуживает вопрос развития приграничной инфраструктуры на Востоке страны. Так, по открытому в ноябре 2022 года железнодорожному мостовому переходу Нижнеленинское-Тунцзян между Россией и Китаем по итогам прошлого года перевезено свыше 3 млн тонн, а общие объемы перевозок с КНР составили 161 млн тонн в 2023 году, что на 36% выше уровня 2022 года¹⁵. Растут объемы перевозок и по остальным сухопутным пограничным переходам с Китаем. К примеру, по переходу Забайкальск объем экспорта в 2023 году вырос более чем на 40% к 2022 году и составил порядка 20 млн тонн грузов¹⁶. Дефицит провозной и пропускной способности инфраструктуры обуславливает принятие российскими железными дорогами регулирующих порядок пропуска грузов по наиболее загруженным направлениям правил определения очередности перевозок грузов, а также проработку новых железнодорожных коридоров в КНР: из Кемеровской области и с юга Красноярского края^{17,18}.

Формирование устойчивой и диверсифицированной под изменяющиеся грузопотоки инфраструктуры является для России первоочередной задачей, реализация которой может и должна быть сочленена с интеграционными процессами с

участием нашей страны, переформатированием дипломатического контура с учетом интересов отечественного бизнеса, решением вопросов с проведением расчетов и гарантий при организации международного товародвижения¹⁹. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры создает условия для реализации инвестиционных проектов, появления зон притяжения грузовой базы и социально-экономического развития регионов. В связи с чем исследование и формирование предложений по конфигурации транспортно-логистического каркаса России за периметром 2030 года является актуальной задачей для целей определения направлений экономического сотрудничества и политического взаимодействия нашей страны.

БИБЛИОГРАФИЯ:

¹ Голубчик А.М., Пак Е.В. Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя / Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. - №10. – С. 77-84 @@ Golubchik A.M., Pak E.V. Vneshnetorgovaya transportnaya logistika Rossii v usloviyakh sankcionnogo rezhima: god spustya / Rossijskij vneshnee`konomicheskij vestnik. – 2023. - №10. – S. 77-84.

² Доклад генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» О.В. Белозерова на IV железнодорожном съезде / Железнодорожный транспорт. – 2024. - №1. – С. 13 @@ Doklad general`nogo direktora – predsedatelya pravleniya ОАО «RZhD» O.V. Belozerova na IV zheleznodorozhnom s`ezde / Zheleznodorozhny`j transport. – 2024. - №1. – S. 13.

³ Холопов К.В. Современные аспекты внешнеторговой транспортной логистики в России / Вестник транспорта. – 2023. - №3. – С. 6. – сс. 5-9 @@ Xolopov K.V. Sovremennyye aspekty` vneshnetorgovoj transportnoj logistiki v Rossii / Vestnik transporta. – 2023. - №3. S. 6. – сс.5-9

⁴ Андрей Белоусов: Одобрен подход к формированию единой опорной транспортной сети России @@ Andrej Belousov: Odobren podhod k formirovaniyu edinoj opornoj transportnoj seti Rossii. URL: <http://government.ru/news/50768/>

⁵ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р / КонсультантПлюс @@ Kompleksny`j plan modernizacii i rasshireniya magistral`noj infrastruktury` na period do 2024 goda, utverzhdenny`j rasporyazheniem Pravitel`stva Rossijskoj Federacii ot 30 sentyabrya 2018 goda № 2101-r / Konsul`tantPlyus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения 28.02.2024)

⁶ Путин поручил принять решения для реализации развития Восточного полигона @@ Putin poruchil prinyat` resheniya dlya realizacii razvitiya Vostochnogo poligona. URL: <https://ria.ru/20231114/poligon-1909443435.html>

⁷ Угольный широтный ход // РЖД-Партнер. – 2024. - №1-2. – С. 36 @@ Ugol`ny`j shirotny`j hod // RZhD-Partner. – 2024. - №1-2. – S. 36.

⁸ Хабаровский край в 2023 году ожидает 300 млрд рублей инвестиций – губернатор @@ Хабарoвский край v 2023 godu ozhidaet 300 mlrd rublej investicij – gubernator. URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/habarovskiy-kraj-v-2023-godu-ozhidaet-300-mlrd-rublej-investicij-gubernator>



⁹ Кабмин расширил границы порта Ванино в Хабаровском крае под угольный терминал @@ Kabmin rasshiril granicy porta Vanino v Хабарovskom krae pod ugol'nyj terminal. URL: https://vedomosti.ru/strana/far_eastern/news/2023/10/13/1000473-degtyarev-v-habarovskom

¹⁰ Сложная ледовая установка. Грузопотоку по Севморпути проложили три сценария @@ Slozhnaya ledovaya ustanovka. Gruzopotoku po Sevmorputi prolozhili tri scenariya. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6295779>

¹¹ В 2023 году по СМП перевезли на четверть миллиона тонн больше, чем планировали / РЖД-Партнер. 2024. - №1-2. – С. 4 @@ V 2023 godu po SMP perevezli na chetvert' millioner tonn bol'she, chem planirovali / RZhD-Partner. 2024. - №1-2. – С. 4.

¹² В Росатоме рассчитывают предложить выгодную схему морских перевозок между Европой и Азией @@ V Rosatome rasschityvayut predlozhit' vygodnuyu sxemu morskix perevozok mezhdru Evropoj i Aziej URL: <https://tass.ru/ekonomika/19244609>

¹³ Федеральный закон Российской Федерации от 12 марта 2002 г. №24-ФЗ «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» / Консультант-Плюс @@ Federal'nyj zakon Rossijskoj Federacii ot 12 marta 2002 g. №24-FZ «O ratifikacii Soglasheniya o mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever-Yug» / Konsul'tantPlyus. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_35820/(дата обращения 20.02.2024)

¹⁴ Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды / Евразийский Банк развития. – 2024. – С. 8 @@ Infrastruktura Evrazii: kratkosrochny'e i srednesrochny'e trendy' / Evrazijskij Bank razvitiya. – 2024. – С. 8.

¹⁵ Об итогах производственно-финансовой деятельности ОАО «РЖД» за 2023 г. и приоритетных целевых задачах на 2024 г. / Доклад генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» О.В. Белозерова на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» / Железнодорожный транспорт. – 2024. - №3. – С. 7-8 @@ Ob itogax proizvodstvenno-finansovoj deyatelnosti ОАО «RZhD» za 2023 g. i prioritny'x celevy'x zadachax na 2024 g. / Doklad general'nogo direktora – predsedatelya pravleniya ОАО «RZhD» O.V. Belozerova na itogovom zasedanii pravleniya ОАО «RZhD» / Zheleznodorozhnyj transport. – 2024. - №3. – С. 7-8.

¹⁶ Провозная способность – это не плановый объем перевозок / Коммерсантъ @@ Provoznaya sposobnost' – e'to ne planovyj ob'em perevozok / Kommersant'. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6551736>

¹⁷ Временные правила определения очередности перевозок грузов / Протокол ОАО «РЖД» от 28.02.2024 №9 @@ Vremennye pravila opredeleniya ocherednosti perevozok грузов / Protokol ОАО «RZhD» ot 28.02.2024 №9. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105104?id=1884>

¹⁸ Закидываем маршрутные сети // Гудок. – 2023. - №213. – С.5 @@ Zakidyvaem marshrutny'e seti // Gudok. – 2023. - №213. – С.5.

¹⁹ Холопов К.В., Раровский П.Е. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России в новых условиях // Экономика железных дорог. – 2023. - №6. – С. 36-43 @@ Holopov K.V., Rarovskij P.E. Strategicheskoe razvitie zheleznodorozhnogo transporta Rossii v novy'x usloviyax // Ekonomika zhelezny'x dorog. – 2023. - №6. – С. 36-43.

