

М.О. ТУРАЕВА

доктор экономических наук,
ведущий научный сотрудник ФГБУН Институт экономики РАН

ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ: НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ 2022 ГОДА

В статье анализируются некоторые итоги работы российского грузового транспорта в 2022 г., а также направления трансформации всей транспортной отрасли России в условиях усилившегося санкционного давления. Рассмотрены актуальные вопросы модернизации транспортно-логистической инфраструктуры на Востоке России. Выделены проблемы, вызывающие необходимость ускорения развития Восточного полигона РЖД. Проанализированы динамика отправления грузов российским морским транспортом в заграничном плавании и использование так называемого теневого флота, что способствовало росту в 2022 г. экспорта российских энергоносителей. Дана оценка перспектив наращивания трубопроводных поставок на рынки азиатских стран и увеличения мощностей международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг».

Ключевые слова: *грузовой транспорт, санкции, поворот на Восток, грузооборот, грузоперевозки, Восточный полигон, теневой флот, нефть, газ, экспортные доходы.*

УДК: 656, 339.9, 327

EDN: MQCFKQ

DOI: 10.52180/2073-6487_2023_3_45_63

Введение в 2022 г. в отношении России беспрецедентных санкционных ограничений стало серьезным испытанием на прочность для всей отечественной транспортной сферы. Ни один из предыдущих периодов нахождения страны под санкциями не оказывал такого заметного влияния на эту отрасль. Существенное сокращение грузового и пассажирского потока на западном направлении, трудности, возникшие в связи с возросшими нагрузками на мощности Восточного полигона, нехватка подвижного состава и единиц морского флота, падение объема и скорости перевозок – лишь небольшая часть проблем, которые к началу II квартала 2022 г. казались необратимыми [7; 8; 12; 13]. Однако обнародованные в конце марта 2023 г. данные за 2022 г. в целом свиде-

тельствуют о том, что транспортный комплекс РФ пострадал в меньшей степени, чем ожидалось, а для некоторых его сегментов год завершился даже с положительными результатами.

В сложившихся на сегодняшний день условиях анализ и оценка влияния на отечественную транспортную отрасль происходящих во всем мире трансформаций чрезвычайно важны. В работе рассмотрены отдельные итоги работы российского автомобильного, железнодорожного и морского грузового транспорта, на основе открытых статистических данных, отраслевой отчетности, научных и аналитических материалов проанализировано влияние санкций на развитие указанных видов российского грузового транспорта в прошедшем году.

Динамика грузооборота и грузоперевозок¹

Общий российский грузооборот по всем видам транспорта в 2022 г. сократился по сравнению с 2021 г. на 2,6%. Однако показатели грузооборота по некоторым видам транспорта в связи с переориентацией логистики на Восток и увеличением плеча доставки выросли. Так, статистика зафиксировала прирост грузооборота в 2022 г. в автомобильном, морском и внутреннем водном видах транспорта (см. табл. 1). Железнодорожный грузооборот почти не изменился. Это подтверждается также данными ОАО «РЖД»² и Росморречфлота (Федеральное агентство морского и речного транспорта)³. Агрегированный индекс тарифов на грузовые перевозки по всем видам транспорта (включая трубопроводный) в 2022 г. составил 114,7%.

Самое осязаемое снижение объемов грузоперевозок в 2022 г. произошло в транспортной авиации, где падение авиаперевозок составило 59% (до 606 тыс. т). Но в силу специфики этого вида транспорта и его относительно высокой стоимости удельный вес воздушных перевозок в общем объеме грузоперевозок традиционно был небольшим (около 0,01-0,02%). Что касается остальных, более значимых для российской экономики видов грузоперевозок, то изменения оказались не столь значительными и не везде отрицательными (см. рис. 1).

По данным Минтранса РФ, перевозки по всем видам транспорта в 2022 г. сократились на 1,2% (с 8,05 до 7,95 млрд т). Морские и авто-

¹ Данные Росстата и других ведомств за 2022 г., если не оговорено особо представлены без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

² Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2022 г. составила 1,234 млрд т. <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=280103>.

³ Грузооборот морских портов РФ в 2022 г. незначительно увеличился. Росморречфлот. <https://portnews.ru/news/341013/>.

Таблица 1

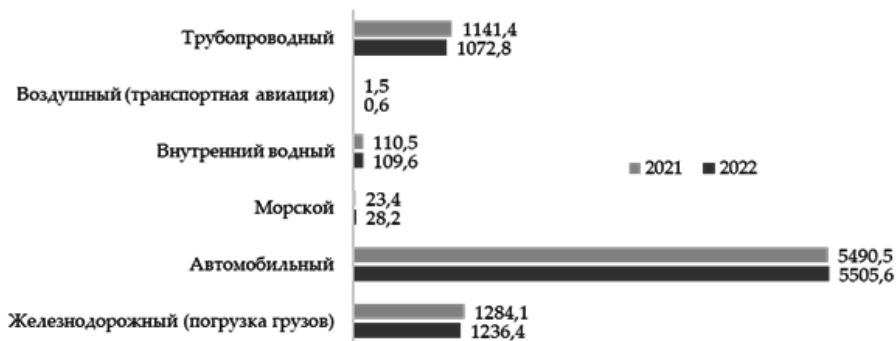
Грузооборот по видам транспорта, 2021–2022 гг., млрд т-км*

	2021 г.	2022 г.	изменение, %
Железнодорожный	2639,4	2637,8	-0,1
Автомобильный	285,3	290,6	+1,8
Морской	43,9	44,7	+5,2
Внутренний водный	70,6	64,9	+1,8
Воздушный	9,2	2,5	-8,1
Трубопроводный**	2653,0	2514,8	-5,2
Всего	5701,5	5555,5	-2,6

* Представлены показатели грузооборота по всем видам транспорта в 2022 г., опубликованные Росстатом и Минтрансом РФ к концу I квартала 2023 г. При этом важно учитывать, что ограниченность и закрытость с 2022 г. некоторых видов российской экономической статистики усложнили проведение исследований транспортной системы и работы отдельных ее частей.

** Газопроводный, нефтепроводный и нефтепродуктопроводный.

Источник: составлено автором по: данные Росстата. Грузооборот по видам транспорта. https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot_02-2023.xlsx; Министерство транспорта РФ. «Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022 год». С. 9. https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.



Составлено автором по: данные Росстата. Перевозки грузов по видам транспорта. https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevGruz_02-2023.xlsx; Министерства транспорта РФ. «Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022 год». С. 6. https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.

Рис. 1. Перевозки грузов по видам транспорта в 2021–2022 гг., млн т

мобильные перевозки при этом не только не сократились, а напротив, выросли на 20,3% и 0,3% соответственно. Железнодорожные, трубопроводные и внутренние водные перевозки в 2022 г. были незначительно ниже уровня 2021 г. (-3,7, -6, -0,8% соответственно), что в усло-

виях санкций можно считать успехом. В 2022 г. падение коммерческих трубопроводных перевозок составило 6% (–68,5 млн т). Коммерческие перевозки всеми видами транспорта без трубопроводного в сумме остались на уровне 2021 г. (2,9 млрд т).

Отдельно стоит отметить, что в 2022 г. государственное финансирование транспортной отрасли в России увеличилось. Объем бюджетного финансирования сферы транспорта в РФ в 2022 г.⁴ составил рекордные 2,06 трлн руб. Почти 94% этой суммы (1,9 трлн руб.) были израсходованы в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы» (для сравнения, в 2021 г. – 1,63 млрд руб.⁵).

Автоперевозки грузов в условиях санкций

Перевозки грузов автомобильным транспортом в 2022 г. составили 290,6 млн т, или 5,2% общей массы перевезенных грузов (в 2021 г. соответственно 285,3 млн т и 5%). На фоне суммарного роста автомобильных грузоперевозок в 2022 г. на 0,3% (+15 млн т) в коммерческом сегменте рост показателя составил 3% (+44 млн т). При этом коммерческие автомобильные перевозки составили 58% перевезенных автотранспортом грузов (168,6 млн т).

Всего за прошедший год в РФ было построено и реконструировано 1 599 км дорог. Финансирование дорожной сети из дорожных фондов в 2022 г. составило 3,2 трлн руб.: 1,5 трлн руб. направлено из федерального бюджета, 1,7 трлн руб. – из региональных и местных бюджетов. По линии Плана первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления транспортная отрасль получила в 2022 г. 527,3 млрд руб.⁶

Индекс тарифов автоперевозок грузов в январе-декабре 2022 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. составил 114,3%⁷. Рост тарифов на грузовые перевозки автотранспортом в 2022 г., по данным Минтранса РФ, в целом соответствовал совокупному росту тарифов на грузоперевозки всеми видами транспорта. Индекс «ATI.SU FTL РФ»,

⁴ Кассовое исполнение за 12 месяцев 2022 г.

⁵ Годовой отчет о ходе реализации пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2021 г. <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11833?type=11>.

⁶ Доклад Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева на итоговом заседании коллегии Минтранса России «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2022 год, целях и задачах на 2023 год, плановый период до 2025 года. 31.03.2023. <https://mintrans.gov.ru/file/491847>.

⁷ Министерство транспорта РФ. «Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022 год». С. 16. https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.

отражающий динамику цен на грузовые автоперевозки по России и по сотне наиболее востребованных направлений перевозок, в 2022 г. находился на минимуме в июне (1111 п.), а на максимуме – в конце декабря (1462 п.). В 2021 г. минимум приходился на январь (1006 п.), максимум – на конец декабря (1419 п.)⁸.

Детализированная официальная статистика за 2022 г. по автомобильным перевозкам на момент подготовки статьи не была опубликована. В связи с этим следует учитывать возможный текущий недоучет грузоперевозок. Он вызван тем, что из наблюдений выпадают грузоперевозки, осуществленные не транспортными организациями, поскольку единицей таких наблюдений является партия груза, оформленная договором перевозки⁹. Это грузы, перевезенные поставщиками своими силами, часть курьерских доставок, оформленных агрегаторами (например, через службы такси), офлайн-заказы курьерской доставки при приобретении товара в магазине и т. д. Также можно предположить, что в статистике грузооборота и грузоперевозок пока не отражены некоторые виды перевозок, объемы которых по очевидным причинам значительно выросли в 2022 г. В частности, это перевозки грузов военного назначения всеми видами транспорта, а также гражданские грузовые перевозки на новые территории РФ. В дальнейшем статистику обновят, но при анализе динамики необходимо учитывать тенденцию роста и этих видов внутренних грузоперевозок.

Имеют значение и сложности, с которыми в прошедшем году столкнулся грузовой автомобильный транспорт. Так, из-за падения торгового оборота России со странами ЕС в 2022 г. на 62%¹⁰ сократились перевозки грузов всеми видами транспорта на европейском направлении. Объем грузовых автоперевозок между Россией и ЕС в 2022 г., в частности, сократился на 52,7% (до 11,7 млн т). Из-за санкций в отношении автоперевозчиков с апреля 2022 г. началась перецепка/перегрузка экспортных и транзитных грузов с автомобилями с российскими и белорусскими регистрационными номерами на европейские фуры. Это потребовало дополнительных ресурсов, в том числе создания автомобильных пунктов пропуска, оборудованных для перецепки.

Ответная российская мера в виде наделения правительства РФ полномочиями запрещать автоперевозки транспортным компаниям

⁸ Индекс биржи грузоперевозок и экосистемы сервисов для транспортной логистики в России и СНГ «ATI.SU».

⁹ Методологические положения по статистике транспорта. Утверждены приказом Росстата от 29 декабря 2017 г. № 887. С. 3.

¹⁰ EU trade with Russia – latest developments. May 2023. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_trade_with_Russia_-_latest_developments.

недружественных стран по российской территории была применена в конце сентября 2022 г.¹¹ После вступления в силу российского запрета в октябре 2022 г.¹², грузы, доставленные автотранспортом до границ с Россией из стран ЕС, Норвегии, Великобритании и Украины, должны перегружаться на российские и белорусские транспортные средства в таможенно-терминальных комплексах Псковской, Калининградской, Ленинградской и Мурманской областей, Республики Карелия и Санкт-Петербурга. Условием для перегрузки является наличие складов временного грузового хранения¹³.

Потери российских автоперевозчиков в период действия одностороннего запрета ЕС – с апреля по сентябрь 2022 г. – оцениваются в 22 млрд руб.¹⁴ Из-за санкций часть российских и белорусских компаний зарегистрировалась в других странах – в Казахстане, Польше, Литве, Латвии¹⁵. Остальные переориентировались на внутренний рынок или на страны постсоветского пространства, Востока и Ближнего Востока.

Вместе с тем увеличение логистического плеча, рост внутренних перевозок и ограниченные пропускные способности российской железнодорожной инфраструктуры, особенно в коммерческом сегменте, стали в 2022 г. специфическими факторами роста грузовых перевозок автомобильным транспортом. Восполнение выпавшего грузового сообщения с ЕС восточным и юго-восточным направлениями обострило необходимость перевозчиков больше инвестировать в обновление и наращивание подвижного состава автомобильного транспорта и парка грузовой техники, а также искать новые цифровые и технологические решения. Но это, в свою очередь, увеличило себестоимость перевозок и продолжит сказываться на росте тарифов.

¹¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2022 г. № 1728 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 29 сентября 2022 г. № 681 «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов».

¹² Постановлением Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 г. № 2466 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728» запрет продлен до 30.06.2023 г.

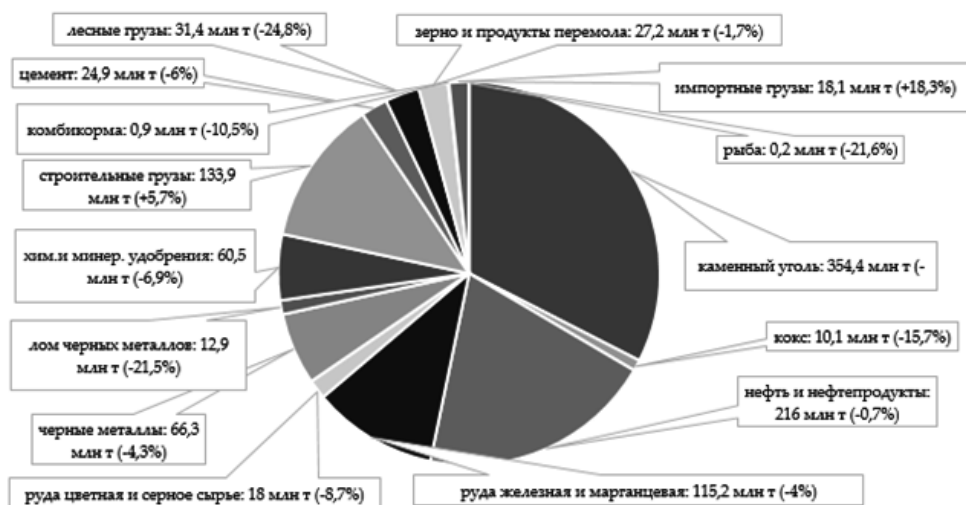
¹³ Исключения для прямой перевозки грузов в обоих направлениях является перечень товаров (например, продовольственные, скоропортящиеся, медицинские, фармацевтические товары, удобрения).

¹⁴ Объем грузовых автоперевозок в 2022 г. вырос на 1% в годовом выражении. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/01/24/960148-obem-gruzovih-avtoperevozok-viros>.

¹⁵ В ЕАЭС введут единый контроль автотранспорта на внешних границах. 23.05.2023. <https://rg.ru/2023/05/23/spraviatsia-s-peregruzkoj.html>.

Железнодорожные грузоперевозки и развитие Восточного полигона

Совокупный объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте начал падать с марта 2022 г. и по итогам года сократился по сравнению с 2021 г. на 47,7 млн т (-3,7%). По отношению к 2021 г. значительно всего сократилась погрузка кокса (-15,7%), лома черных металлов (-21,5%), лесных грузов (-24,8%) и рыбы (-21,6%). В натуральном выражении самое значимое падение произошло в объемах погрузки угля и леса – суммарно на 27,6 млн т, что составило 58% всего выпавшего за год объема погрузки в сети ОАО «РЖД» (рис. 2). При этом погрузка строительных и импортных грузов относительно уровня 2021 г. выросла соответственно на 5,7% и 18,3% (в сумме: +10,1 млн т). На фоне роста погрузки грузов в сети РЖД для отправления по России на 12,3 млн т (+1,5%) погрузка экспортных грузов упала на 60,8 млн т (-12,4%).



Составлено автором по: данные Росстата. Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте (с 2005 г.). https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Pogruzka_04-2023.xlsx; Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2022 году. <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=280103>; Министерство транспорта РФ. «Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022 год». С. 8. https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf.

Рис. 2. Погрузка в сети ОАО «РЖД» в 2022 г, млн т

Следует отметить, что показатели погрузки и перевозок в сети РЖД хотя и близки, но несколько отличаются. В целом международные перевозки РЖД сократились в 2022 г. по сравнению с 2021 г. до 540 млн т (-10,5%). Из них импортные перевозки упали до 71,5 млн т

(–7%), экспортные перевозки сократились до 431,3 млн т (–12,5%), а транзит вырос до 37 млн т (+11%)¹⁶.

Геополитическая ситуация и экспортно-импортный разворот на Восток актуализировали ускорение развития транспортно-логистической инфраструктуры на Востоке России. Восточный полигон РЖД (Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей), модернизация которого идет с 2013 г.¹⁷, расположен в границах четырех железных дорог – Дальневосточной (ДВЖД), Восточно-Сибирской (ВСЖД), Забайкальской (ЗБЖД) и Красноярской (КрасЖД). Он призван транспортно связать западную и восточную части России, увеличить пропускную способность железных дорог, синхронизировать развитие российской промышленности и транспортной системы. Решение задач проекта должно произойти в том числе за счет строительства вторых путей на всей протяженности БАМа и двухпутных вставок на перегонах. На Транссибе модернизация предусматривает комплекс работ от трассировок путей, укладки дорог, протягивания контактных путей и ЛЭП, электрификации ЖД и реконструкции станций до строительства платформ, мостов, оборудования переходов¹⁸. Все проекты Восточного полигона определены как стратегические, имеющие комплексный эффект как для всей страны, так и для отдельных территорий и регионов¹⁹.

О некоторых итогах модернизации Восточного полигона в 2022 г. можно судить по информационным релизам ОАО «РЖД», докладам должностных лиц, материалам отраслевых изданий и органов власти РФ. Согласно этим источникам, на фоне снижения в 2022 г. показателя суммарной погрузки на сети РЖД, на всех четырех дорогах Восточного полигона погрузка выросла. ДВЖД нарастила ее на 7,2% (до 205,7 млн т²⁰), ЗБЖД – на 9,6% (до 20,4 млн т²¹), ВСЖД – на 2,2%

¹⁶ Объем грузоперевозок по сети РЖД снизился в 2022 г. на 3,9%. <https://www.interfax.ru/business/880175>.

¹⁷ Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>.

¹⁸ Восточно-Сибирская железная дорога. Модернизация инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. <https://vszd.rzd.ru/ru/1891/page/103290?id=18661>.

¹⁹ Путин В.В. Совещание о параметрах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД». <http://special.kremlin.ru/events/president/news/64565>.

²⁰ Дальневосточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД». Основные показатели за 2022 г. <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=1#enttab-main>.

²¹ Забайкальская железная дорога. Основные показатели дороги. <https://zabzd.rzd.ru/ru/2333/page/103290?id=2883#main-header>.

(до 57,1 млн т²²), КрасЖД – на 1%²³ (до 78,7 млн т²⁴). Провозная способность Восточного полигона увеличилась в 2022 г. до 158 млн т²⁵. В 2023 г. планируется нарастить этот показатель до 173 млн т, к концу 2024 г. – до 180 млн т²⁶.

Вместе с тем отношение к результативности ОАО «РЖД» в модернизации инфраструктуры Восточного полигона не однозначное. Нарращивание потенциала грузовой базы полигона, которая должна обеспечить инвестиционные проекты горнодобывающим предприятиям Сибири и Дальнего Востока, всегда была подвержена рискам заморозки и несоблюдения сроков реализации [11]. РЖД и прежде неоднократно критиковались за несоблюдение финансовой дисциплины и сроков реализации проекта²⁷, а в сложившихся в настоящее время условиях низкая провозная способность Восточного полигона привела к тому, что в 2022 г. объем невывезенных грузов составил 186 млн т (в 2021 г. показатель был вдвое меньше – 92 млн т²⁸).

Экспортно-импортная нагрузка на восточные порты и терминалыкратно увеличилась. Число активно использовавшихся прежде инновационных вагонов стало сокращаться, в частности, из-за трудностей с их обслуживанием и ремонтом, а потребности в цистернах для перевозки нефтеналивных грузов на Восток существенно выросли. Во II полугодии 2022 г. критически обострилась проблема скопления контейнерных грузов в портах Дальнего Востока²⁹. ОАО «РЖД» не хватает рабочих рук на объектах строительства Восточного полигона и финан-

²² Восточно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «РЖД». Основные показатели за 2022 г. <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=22#enttab-main>.

²³ Погрузка на сети РЖД в 2022 году составила 1 млрд 234 млн т. 09.01.2023. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pogruzka-na-seti-rzhd-v-2022-godu-sostavila-1-mlrd-234-mln-tonn/>.

²⁴ Красноярская железная дорога – филиал ОАО «РЖД». Основные показатели за 2022 г. <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=63#enttab-main>.

²⁵ Доклад министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева на итоговом заседании коллегии Минтранса России «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2022 год, целях и задачах на 2023 год, плановый период до 2025 года». 31.03.2023. <https://mintrans.gov.ru/file/491847>.

²⁶ Грузопоток по всем транспортным коридорам России к 2030 г. оценивается на уровне 678 млн т. <https://seanews.ru/2023/03/31/ru-gruzopotok-po-vsem-transportnym-koridoram-rossii-k-2030-godu-ocenivaetsja-na-urovne-678-mln-tonn/>.

²⁷ Деньги ФНБ, выделенные на модернизацию БАМа, «зависают» на счетах РЖД. <https://www.nakanune.ru/news/2021/12/14/22633897/>.

²⁸ Объем не вывезенных по Восточному полигону грузов достиг 186 млн т в 2022 г. <http://www.morvesti.ru/news/1678/101325/>.

²⁹ Скорлыгина Н. Вагонные метания / Газета «Коммерсантъ» № 71/П. 24.04.2023. С. 7.

сирования, в том числе для обучения персонала, создания ему достойных условий работы и проживания³⁰.

В марте 2022 г. правительство РФ приостановило действие правила недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре³¹. К настоящему времени срок приостановки продлен до 1 июля 2023 г. С одной стороны, эта мера призвана обеспечить пропуск не только угольным, но и другим международным и внутрироссийским перевозчикам³². С другой стороны, в условиях отмены ПНД и фактически ручного управления очередностью провоза естественным монополистом, российские угледобывающие и металлургические компании оказались в заложниках недостаточной провозной способности БАМа и Транссиба [4; 6; 10]. Угольщики Сибири и Дальнего Востока не могут реализовать намеченные объемы своей продукции, и планы по поставкам на конкурентные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона срываются³³. Находясь в похожей ситуации, металлургические компании также просят гарантировать им вывоз стали по Восточному полигону³⁴.

Примеры строительства в России частных железных дорог для преодоления зависимости от РЖД и магистралей Восточного полигона эпизодичны. Единственным пока таким примером является частная Тихоокеанская дорога, соединяющая Эльгинское месторождение в Якутии с морским угольным терминалом «Порт Эльга» в районе мыса Манорский на побережье Охотского моря. В связи с этим в обозримой перспективе зависимость ускорения модернизации БАМа и Транссиба от потенциала ОАО «РЖД» сохранится, что будет сказываться на работе всех предприятий, использующих транспортно-логистическую инфраструктуру восточной части России.

³⁰ Планы модернизации Восточного полигона надо пересматривать// Морские порты. 2022. № 7. <http://www.morvesti.ru/analitika/1685/100099/>.

³¹ Постановление Правительства РФ от 6 марта 2022 г. № 304 «О приостановлении действия постановления Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710» (В редакции постановлений Правительства Российской Федерации от 28.06.2022 № 1149, от 06.10.2022 № 1772).

³² Восточный полигон переводят в ручной режим. <https://www.kommersant.ru/doc/5249911>.

³³ Глава Кузбасса предложил забрать у РЖД проект строительства Восточного полигона и передать его Минстрою РФ. <https://www.kp.ru/daily/27441/4644098/>.

³⁴ Зайнуллин Е., Скорлыгина Н. Стали не проехать. Металлурги просят у властей гарантий вывоза продукции по БАМу / Газета «Коммерсантъ». № 25. 10.02.2023. С. 1.

Морской транспорт и теневой флот

По данным UNCTAD, в 2021 г. объем мировых морских перевозок почти вернулся к доковидному уровню (1,1 млрд т) за счет возросшего спроса на контейнерные грузы. В структуре перевозок выросла доля сухих грузов и газа, а доля сырой нефти, транспортируемой морем, при этом сократилась³⁵. В 2022 г. мировые морские перевозки вновь начали падать, что обусловлено неопределенностью и рисками, связанными с мировой политической ситуацией и санкциями. Огромное влияние на снижение объема мировой торговли, на глобальное переформатирование производственно-сбытовых цепочек и падение морских перевозок оказала китайская политика «нулевого ковида», а также сокращение морских линий черноморского региона из-за российско-украинского конфликта.

Хозяйственная деятельность в России, связанная с морем, велась в условиях повышенных рисков и ограничений, особенно в начале 2022 г., что было вызвано вновь вводимыми санкциями, уходом крупных компаний с рынка, проблемами с фрахтом и страхованием судов, недостаточностью и изношенностью собственного торгового флота [1]. Вслед за географией внешней торговли география российских морских отправок также стала тяготеть к восточному направлению. По данным статистической службы Евросоюза, в 2022 г. объем перевозок морем между Россией и странами ЕС сократился на 28,3% (до 154,4 млн т). Из них почти 153 млн т – грузы, отправленные из России в ЕС, 1,6 млн т – отправления из ЕС в Россию³⁶.

Несмотря на прогнозируемое Министерством транспорта РФ падение грузооборота морских портов³⁷, по итогам 2022 г. Росморречфлот отчитался о росте показателя на 0,7% (до 841,5 млн т), из них перевалка сухогрузов составила 404,7 млн т, наливных грузов – 436,8 млн т (см. табл. 2). Рост перевалки грузов был отмечен в портах Арктического, Азовско-Черноморского и Дальневосточного бассейнов.

В 2022 г. за счет расширения и ввода новых терминальных комплексов общая мощность российских морских портов выросла на 36,6 млн т (до 1,3 млрд т в год)³⁸. В определенной мере рост был форсирован введением санкций и возникшей в связи этим необходимостью наращивания потенциала национальной транспортной инфраструктуры.

³⁵ Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD). Обзор морского транспорта 2022 год. Общий обзор. Женева: ООН, 2022. С. 5-8.

³⁶ Морские перевозки между Россией и Евросоюзом, итоги 2022. <https://seanews.ru/2023/02/16/ru-morskie-perevozki-mezhdu-rossiej-i-evrosojuzom-itogi-2022/>.

³⁷ Минтранс прогнозирует снижение грузооборота морских портов России по итогам 2022 г. https://www.korabel.ru/news/comments/mintrans_prognoziruuet_snizhenie_gruзоoborota_morskih_portov_rossii_po_itogam_2022_goda.html.

³⁸ Прирастаем мощно: порты России ждет развитие // ПортНьюс. 2023. №1. С. 24-26.

Таблица 2

Перевалка грузов российских морских портов по бассейнам, 2022 г.

	млн т	изменение, %
Арктический бассейн	98,5	+4,4
из них перевалка		
сухогрузов	29,4	+1,5
наливных грузов	69,1	+5,7
Балтийский бассейн	245,6	-2,9
из них перевалка		
сухогрузов	97,0	-18,1
наливных грузов	148,6	+11,8
Азово-Черноморский бассейн	263,6	+2,7
из них перевалка		
сухогрузов	121,1	+6
наливных грузов	142,5	0
Каспийский бассейн	6	-13,9
из них перевалка		
сухогрузов	3,2	+21,3
наливных грузов	2,8	-35,1
Дальневосточный бассейн	227,8	+1,5
из них перевалка		
сухогрузов	154	+3,5
наливных грузов	73,8	-2,3
Всего	841,5	+0,7
из них перевалка		
сухогрузов	404,7	-2
наливных грузов	436,8	+3,4

Составлено автором по: данные Федерального агентства морского и речного транспорта: Грузооборот морских портов России в 2022 г. вырос на 0,7% – до 841,5 млн т. <https://morflot.gov.ru/novosti/lenta/gruzooborot-morskikh-portov-rossii-v-2022-godu-vyros-na-0-7-do-841-5-mln-tonn/>.

Что касается структуры грузов, переваленных в морских портах России в 2022 г., то даже широкое агрегирование, имеющее свои минусы ввиду особенностей действия санкций и специфики распределения нагрузки между бассейнами, показывает заметное падение перевалки контейнерных грузов, черных металлов и нефтепродуктов и рост перевалки нефти, зерна, удобрений, угля, СПГ, руды (см. рис. 3).

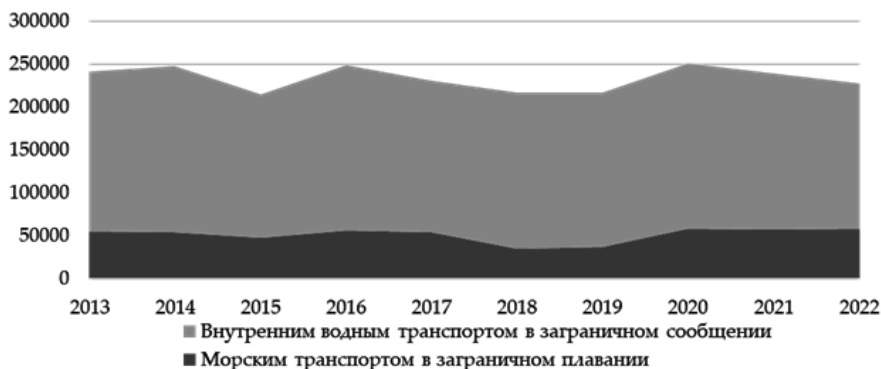
В 2022 г. внутренние отправления водным транспортом (каботажное плавание и внутреннее водное сообщение) суммарно прибавили почти 15% (701,3 млн т). Но при этом общий объем отправок грузов российским водным транспортом в заграничном направлении³⁹ был ниже уровня 2021 г. на 5% (-120,6 млн т) (см. рис. 4).

³⁹ Морским и внутренним водным видами транспорта.



Составлено автором по: данные «Морские порты России. IV квартал 2022 г.» Совместный проект «ПортНьюс» и Института проблем естественных монополий. https://portnews.ru/upload/basefiles/2732_2022Q4%20pPpochrchtppovpachja%20chschtprchtprchkprkpa.pdf.

Рис. 3. Структура перевалки грузов российскими портами в 2022 г., млн т



Составлено автором по: данные Росстата: Отправление грузов водным транспортом по видам сообщения (с 2013 г.). https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Отpravlvoda_02-2023.xlsx.

Рис. 4. Отправление грузов водным транспортом в заграничном направлении. 2016–2022 гг., тыс. т

Отправления грузов морским транспортом в заграничном плавании превысили показатель 2021 г. на 2,6%, (1,5 млн т), что также выше как допандемийных показателей, так и показателей всего предшествующего десятилетия⁴⁰. При этом отправления внутренним водным транспортом в заграничном сообщении упали на 7,4% (–135,2 млн т).

Около 60% танкеров, транспортирующих российскую экспортную нефть, до сих пор застрахованы компаниями из Лондонского клуба

⁴⁰ С 2015 г. – с учетом Республики Крым.

взаимного страхования [3]. Из-за санкций с 2022 г. для морских перевозок российской нефти и нефтепродуктов все чаще использовались перевозки так называемым серым, темным или теневым флотом. Как правило, под серым флотом имеют в виду парк старых танкеров с непрозрачной собственностью, которые работают в обход системы учета и страхования судов, практикуя различные манипуляции с возможностью их отслеживания.

Компания Winward, использующая свою платформу для мониторинга морских перевозок с помощью искусственного интеллекта и данных систем спутниковой навигации морских судов разных стран, с 2022 г. фиксирует значительный рост танкеров на маршрутах из портов России в порты Индии, Китая и Южной Кореи (+48%). Десятки судов России и Ирана, в том числе находящиеся под санкциями, курсируют по каспийскому маршруту. Заходы российских танкеров в порты Северной Африки увеличились на 147%, число теневых танкеров под флагом Камеруна в Южной Атлантике выросло до 315 (в 2021 г. их было 7). Новым центром теневой активности стало море Альборан – самое западное в составе Средиземного моря⁴¹. Достоверно подсчитать, сколько судов таким образом зарабатывают на транспортировке российского топлива и кому они принадлежат, невозможно. По одним оценкам, теневой флот насчитывает от 600 до 1000 судов (10% всех наливных танкеров и 7% сухогрузов)⁴², по другим – российский теневой флот составляет до трети всех танкеров, заходящих в порты России [2; 3].

Оценки эффективности использования теневого флота для обхода ограничений ранжируются от признания непродуктивности антироссийских санкций как таковых до констатации тщетности российских маневров с использованием серых танкеров, поскольку из-за удорожания логистики новой географии доставок российским экспортерам все равно приходится продавать нефть и нефтепродукты с дисконтом⁴³. Особым жанром зарубежных исследовательских работ стали изыскания, направленные на лоббирование понижения предельных цен на российскую нефть, поиск способов принудить участников рынка соблюдать эмбарго и обеспечить действие санкций для дальнейшего сокращения бюджетных поступлений РФ [14].

⁴¹ The Impact Of Russia's Year-Long Invasion On The Maritime Ecosystem & Global Economy. Windward. <https://windward.ai/content/the-impact-of-russias-year-long-invasion-on-the-maritime-ecosystem-global-economy/>.

⁴² Welcome to the dark side: The rise of tanker shipping's 'shadow fleet'. 09/02/2023. <https://www.freightwaves.com/news/welcome-to-the-dark-side-the-rise-of-tanker-shippings-shadow-fleet>.

⁴³ European tanker owners make a fortune off Russian oil trade. <https://www.freightwaves.com/news/private-tanker-owners-are-getting-rich-off-russian-price-caps>.

Обосновать или опровергнуть действенность санкций в части ограничения возможностей России торговать ключевыми энергоносителями, включая транспортировку, непросто, поскольку с 2022 г. закрыт доступ к большей части внешнеэкономической статистики. Определенные выводы, впрочем, можно сделать по некоторым отраслевым данным и по информации, которой делятся должностные лица РФ. Так, во-первых, поступления в консолидированный бюджет РФ от налога на добычу полезных ископаемых в 2022 г. составили 10 970,9 млрд руб., что на 49,5% выше уровня 2021 г.⁴⁴ Во-вторых, в стоимостном выражении российский внешнеторговый оборот в 2022 г. вырос на 8,1% (до 850,4 млрд долл.). При этом около 65% экспортной выручки пришлось на «Топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества» (383,7 млрд долл.)⁴⁵. И, в-третьих, экспорт российской нефти в 2022 г. вырос на 7,6%, достигнув 242 млн т [9], в денежном выражении рост экспорта нефти и топлива составил 42,8%⁴⁶. Около 20% экспортируемой Россией нефти было перенаправлено с европейского направления на азиатское. Поставки газа в Китай выросли на 50%⁴⁷.

После вступления в силу так называемых предельных цен на российскую нефть в феврале 2023 г. на уровне 60 долл. США за баррель⁴⁸ и установления встречного российского запрета поставок странам, использующим предельные цены⁴⁹, отгрузки российской нефти серыми танкерами начали сокращаться. Из-за плеча логистики и дисконта к цене, которую предоставляют своим контрагентам российские поставщики, западные танкеры получили возможность легально перевозить российскую нефть, зарабатывая на этих рейсах значительно больше, чем традиционным фрахтом (если цена в контракте со скидкой меньше санкционного потолка)⁵⁰. Вместе с тем из-за отсутствия технической возмож-

⁴⁴ Росстат. Государственные финансы. https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/gos_fin.xls.

⁴⁵ Федеральная таможенная служба РФ. Итоги внешней торговли со всеми странами. Январь - декабрь 2022. <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries?ysclid=lj36tlx5ft742805468>.

⁴⁶ Экспорт российской нефти и топлива в денежном выражении вырос в 2022 г. на 42,8%. <https://neftegaz.ru/news/Trading/773065-eksport-rossiyskoy-nefti-i-topлива-v-denezhnom-vyrazhenii-vyros-v-2022-g-na-42-8/>.

⁴⁷ Новак сообщил о перенаправлении 20% поставок нефти из Европы в Азию. <https://www.rbc.ru/economics/26/04/2023/6448e1d39a79475d951d8e98>.

⁴⁸ Постановление Совета ЕС 2022/2367 от 3 декабря 2022 г.

⁴⁹ Указ Президента Российской Федерации от 27.12.2022 № 961 «О применении специальных экономических мер в топливно-энергетической сфере в связи с установлением некоторыми иностранными государствами предельной цены на российские нефть и нефтепродукты».

⁵⁰ Clean tanker ton-miles post another record quarter with even more to come. <https://www.kpler.com/blog/clean-tanker-ton-miles-post-another-record-quarter-with-even-more-to-come>.

ности отследить фактическую цену отгрузки топлива у компаний, страхующих судоперевозки, сохраняются высокие риски для этой группы перевозчиков подпасть под вторичные санкции⁵¹.

* * *

Подводя итоги, необходимо отметить следующее. Россия в 2022 г. впервые столкнулась с такими санкциями, которые помимо финансовых рестрикций и эмбарго существенно ограничили ее транспортную деятельность. Начавшийся весной 2022 г. исход с отечественного рынка крупных логистических и страховых компаний, производителей и поставщиков контейнеров, техники, технологий негативно сказался на всех направлениях грузового сообщения. При этом в условиях усиленного санкционного давления транспортировка российских экспортных энергоресурсов и промышленной продукции на рынки дружественных государств, сохранение и укрепление своих позиций на них стали критически важны для России.

Некоторые инфраструктурные и логистические решения, принятые в 2022 г., были беспрецедентными: это и регистрация отечественных компаний-автоперевозчиков в странах Балтики, Восточной Европы и СНГ, и оборудование приграничных пунктов пропуска складами временного хранения и мощностями для перецепки/перегрузки грузов, и использование полувагонов для разгрузки портов Дальневосточного бассейна в условиях дефицита контейнеров, и привлечение теневого флота для экспорта российской нефти. Логистические цепочки усложнились, часть грузоперевозок экспортного, импортного и транзитного назначения ушла в ненаблюдаемую зону. Появилась потребность в нейтральных портах, танкерном флоте дружественных стран, альтернативных механизмах страхования грузов и поставок.

Опираясь на итоги 2022 г., можно предположить, что в условиях санкций бюджетное финансирование транспортной сферы, а также различные меры правительственной поддержки будут наращиваться. Среди приоритетных направлений финансирования – увеличение провозной способности Восточного полигона РЖД, модернизация портов и ввод новых терминальных комплексов Каспия, Дальневосточного и Арктического бассейнов, развитие поливариантных мультимодальных маршрутов МТК «Север-Юг». В среднесрочной перспективе наращивание трубопроводных поставок на рынки азиатских стран и увеличение пропускных мощностей МТК «Север-Юг» снизят нагрузку на железнодорожную и морскую инфраструктуру российского Востока.

⁵¹ Ship insurers warn of Russian oil price cap evasion, risks of 'dark fleet'. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ship-insurers-warn-russian-oil-price-cap-evasion-risks-dark-fleet-2023-04-27/>.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Бабурина О.Н., Кузнецова Г.В., Подбиралина Г.В., Хекерт Е.В.* Мировая торговля и международные морские перевозки в условиях новых геоэкономических рисков // *Общественные науки и современность*. 2022. № 3. С. 50–66.
2. *Волков Г.Ю.* Объективная необходимость использования альтернативных схем в международной торговле в условиях санкций (на примере теневого рынка танкерного тоннажа) // *Финансовая экономика*. 2022. № 9. С. 164–167.
3. *Громов А., Титов А.* Перестройка российской нефтяной отрасли в условиях эмбарго и «потолка» цен // *Энергетическая политика*. 2023. № 5 (183). С. 6–19.
4. *Зонова О.В., Шевелева О.Б., Слесаренко Е.В.* Тренды развития угольной отрасли в условиях внешних шоков // *Уголь*. 2023. № 2 (1164). С. 26–30.
5. *Игнаткин Н.Е., Уварова И.Л., Кахриманова Д.Г.* Анализ отрасли железнодорожных перевозок в условиях санкций // *Инновационная экономика и современный менеджмент*. 2022. № 5 (41). С. 13–15.
6. *Кочешнов А.С., Стоянова И.А.* Проблемы и перспективы создания железнодорожной инфраструктуры для обеспечения экспорта российского угля на рынки стран АТР // *Проблемы и перспективы развития экономики и образования в Монголии и России: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Улан-Батор, 8 апреля 2022 г.* Чебоксары: Общество с ограниченной ответственностью «Издательский дом «Среда», 2022. С. 82–88.
7. *Кулягина Е.А.* Логистические процессы в России в условиях санкционных ограничений в 2022 году // *Транспортное дело России*. 2022. № 3. С. 56–58.
8. *Мамедова И.А., Тезин М.В., Маленкова А.К.* Влияние санкций на российский рынок грузоперевозки // *Инновационная экономика и современный менеджмент*. 2022. № 5 (41). С. 31–34.
9. *Новак А.* Российский ТЭК 2022: вызовы, итоги и перспективы // *Энергетическая политика*. 2023. № 2 (180). С. 4–11.
10. *Оленцевич В.А., Власова Н.В.* Увеличение пропускной и провозной способностей инфраструктуры Восточного полигона за счет применения инновационного подвижного состава при транспортировке угольных грузов маршрутами // *Современные технологии. Системный анализ. Моделирование*. 2022. № 4 (76). С. 173–182.
11. *Пехтерев Ф.С.* Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона сети ОАО «РЖД» // *Экономика железных дорог*. 2015. № 2. С. 60–65.
12. *Савушкин С.А., Лемешкова А.В.* Риски и факторы достижения целей развития транспорта России в условиях санкций // *ИТНОУ: Информационные технологии в науке, образовании и управлении*. 2022. № 1 (19). С. 9–14.
13. *Трофимов С.В.* Об особенностях транспортной деятельности в России в условиях западных санкций // *Транспортное право*. 2022. № 4. С. 47–52.
14. *Babina T., Hilgenstock B., Itskhoki O., Mironov M., Ribakova E.* Assessing the Impact of International Sanctions on Russian Oil Exports (February 23, 2023). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4366337> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4366337>.

REFERENCES

1. Baburina O.N., Kuznetsova G.V., Podbyralina G.V., Hekert E.V. World trade and international maritime transport in the context of new geoeconomic risks // Social Sciences and Modernity. 2022. No. 3. Pp. 5066. (In Russ.).
2. Volkov G.Y. Objective necessity of using alternative schemes in international trade under sanctions (by the example of shadow market of tanker tonnage) // Financial Economics. 2022. No. 9. Pp. 164–167. (In Russ.).
3. Gromov A., Titov A. Restructuring the Russian oil industry in the context of the embargo and the price cap // Energy Policy. 2023. No. 5 (183). Pp. 619. (In Russ.).
4. Zonova O.V., Sheveleva O.B., Slesarenko E.V. Trends of development of the coal industry in conditions of external shocks // Coal. 2023. No. 2 (1164). Pp. 2630. (In Russ.).
5. Ignatkin N.E., Uvarova I.L., Kakhrimanova D.G. Analysis of the industry of railway transportation under sanctions // Innovative Economics and Modern Management. 2022. No. 5 (41). Pp. 1315. (In Russ.).
6. Kocheshnov A.S., Stoyanova I.A. Problems and prospects of creating railway infrastructure to ensure the export of Russian coal to the markets of APR countries // Problems and prospects of economic development and education in Mongolia and Russia: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference, Ulan Bator, April 08, 2022. Cheboksary: Limited Liability Company "Publishing House" Environment, 2022.. Pp. 82–88. (In Russ.)
7. Kuliagina E.A. Logistics processes in Russia in conditions of sanctions restrictions in 2022 // Transport Business of Russia. 2022. No. 3. Pp. 56–58. (In Russ.).
8. Mamedova I.A., Tezin M.V., Malenkova A.K. Impact of sanctions on the Russian freight market // Innovative economy and modern management. 2022. No. 5 (41). Pp. 31–34. (In Russ.)
9. Novak A. Russian Fuel and Energy Complex 2022: Challenges, Results and Prospects // Energy Policy. 2023. No. 2 (180). Pp. 4–11. (In Russ.).
10. Olentsevich V.A., Vlasova N.V. Increase of throughput and carrying capacity of the infrastructure of the Eastern polygon due to the use of innovative rolling stock for transportation of coal cargo routes // Modern Technologies. System analysis. Modeling. 2022. No. 76. Pp. 173–182. (In Russ.).
11. Pekhterev F.S. Prospects for the development of the railway infrastructure of the Eastern polygon of the network of JSC "Russian Railways" // Economics of Railways. 2015. No. 2. Pp. 60–65. (In Russ.).
12. Savushkin S.A., Lemeshkova A.V. Risks and factors in achieving the goals of transport development in Russia under sanctions // ITNOU: Information technologies in science, education and management. 2022. No. 1 (19). Pp. 9–14. (In Russ.).
13. Trofimov S.V. About features of transport activity in Russia in the conditions of the western sanctions // Transport Law. 2022. No. 4. Pp. 47–52. (In Russ.).
14. Babina T., Hilgenstock B., Itskhoki O., Mironov M., Ribakova E. Assessing the Impact of International Sanctions on Russian Oil Exports (February 23, 2023). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4366337> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4366337>.

Дата поступления рукописи: 28.04.2023 г.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Тураева Мадина Октамовна – доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник ФГБУН Институт экономики РАН, Москва, Россия
m.o.turaeva@gmail.com

ABOUT THE AUTHOR

Madina Ok. Turaeva – Dr. Sci. (Econ.), leading researcher at the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
m.o.turaeva@gmail.com

PERFORMANCE OF RUSSIAN FREIGHT TRANSPORT IN 2022: SOME OUTCOMES

The author analyzes some of the outcomes of Russian freight transport performance in 2022, as well as the ways to transform the entire transport industry of Russia under the increased sanctions pressure. She considers topical issues of modernizing the transport and logistics infrastructure in the East of Russia, highlights the problems causing the need to accelerate the development of the Eastern zone of Russian Railways and analyzes the dynamics of cargo shipment by Russian sea transport in foreign navigation and the use of the so-called shadow fleet, which contributed to the growth of Russian energy exports in 2022. Finally, the author assesses the prospects of increasing pipeline deliveries to the Asian markets and enhancing the capacity of the International North-South Transport Corridor (INSTC).

Keywords: *freight transport, sanctions, turn to the East, cargo turnover, freight traffic, Eastern zone, shadow fleet, oil, gas, export revenues.*

JEL: F29, L23, L92, L99