

УДК 656

Цвентарная Елена Борисовна
магистрант, Иркутский государственный университет путей сообщения,
г.Иркутск, Российская Федерация
Tsventarnaya Elena Borisovna
undergraduate, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia
ledy86@yandex.ru

Яковлева Нина Валерьевна
доцент к.э.н., Иркутский государственный университет путей сообщения,
г.Иркутск, Российская Федерация
Yakovleva Nina Valerievna
Associate Professor, Ph. D. in Economics, Irkutsk State Transport University,
Irkutsk, Russia
yako.n.fbu@mail.ru

**ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ НА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИИ
THE IMPACT OF SANCTIONS POLICY ON THE RUSSIAN RAILWAY
INFRASTRUCTURE**

Аннотация. Транспортная связь между Россией и остальным миром за последние два года претерпела кардинальные изменения на фоне военной операции на Украине и последовавших волн санкций, коснувшихся всех отраслей российской экономики. Санкции практически полностью заблокировали авиасообщение с "недружественными странами", сразу ударили по морским перевозкам и автомобильному транспорту. Основная причина снижения – прекращение перевозок грузов на Украину и через Украину.

Ключевые слова: Пакет санкций, логистические цепочки, дефицит контейнеров, переориентация на восточный рынок.

Annotation. Transport links between Russia and the rest of the world have undergone drastic changes over the past two years against the background of the military operation in Ukraine and the subsequent waves of sanctions affecting all sectors of the Russian economy. The sanctions almost completely blocked air traffic with "unfriendly countries", immediately hit shipping and road transport. The main reason for the decrease is the cessation of cargo transportation to and through Ukraine.

Keywords: Package of sanctions, logistics chains, shortage of containers, reorientation to the eastern market.

Введение

В первые дни после начала специальной операции на Украине западные страны ввели санкции в том числе против российской железнодорожной отрасли. Полтора года назад, весной 2022-го, прогнозы экспертов относительно будущего поездов были сильно неутешительными – ведь многие скоростные составы («Сапсан», «Ласточка») в РФ иностранного производства. Санкции сказались на логистике и пассажирских перевозках.

Методология исследования

В области методологии исследования рассматриваются последствия введения санкционных пакетов, анализ уменьшения грузоперевозок в связи с изменением логистических цепочек.

Результаты исследования и их обсуждение

Разрыв логистических цепочек весной 2022 года был связан с запретом экспорта ряда товаров в Европу. Аналитики предсказывали снижение импорта на 35-43%.

Со временем многие компании переориентировались на рынок Азии. В 2022 году ожидался существенный рост объема вывоза грузов через Восточный полигон железной дороги РФ.

Удары от санкций Запада по международной логистике:

1. Финансовые потери. Речь о резком повышении курса иностранных валют. В конце февраля курс евро и доллара США официально повысился примерно на 40%.

2. Ограничения в софте. Российские перевозчики больше не могут использовать иностранное программное обеспечение. Это вносит неприятные коррективы в деятельность.

3. Разрушение логистических схем. На протяжении года порты на Северо-Западе России практически не использовались. Зато выросла нагрузка на восточную транспортную инфраструктуру.

Западные санкции могут сказаться и на комфорте перевозок. Конечно, это не будет заметно сразу. Но в перспективе многие комфортные скоростные поезда будут выходить из строя, и их придется заменять другими железнодорожными составами. Хотя некоторые производители, например, Siemens, обещали и дальше оказывать техническое обслуживание поездов. Но поставки западных вагонов прекращены и вряд ли будут осуществляться в ближайшем будущем.

Поезда, оказавшиеся под угрозой:

1. «Сапсан»

Скоростной состав производит компания Siemens (Германия). Она присоединилась к антироссийским санкциям. Это стало причиной отмены поставок последней партии состава. Но от своих обязательств по

техническому обслуживанию компания не отказалась. Жаль, ведь электропоезд нравится многим пассажирам. Он достаточно быстрый, его максимально возможная скорость составляет 300 км/ч, но в России показатель на 50 км/ч меньше. Такая разница обусловлена разной железнодорожной инфраструктурой в РФ и на Западе. «Российская» версия более широкая — вагоны шире примерно на 30 см. Поезд тратит меньше электричества благодаря рекуперативному торможению.

2. «Стриж»

В «парке» РЖД есть всего семь таких поездов, но они уже полюбились пассажирам. Его одаривали лестными комментариями и сравнивали с бизнес-классом в самолете. Пассажиры обращали внимание на качественный сервис и вкусную еду. Такие моменты до сих пор впечатляют клиентов РЖД. Сами вагоны достаточно удобные, а купе — просторное и чистое. «Стрижи» выпускает компания Talgo (Испания). Руководство официально не заявляло о присоединении к санкциям против РФ. Но как только Запад начал вводить ограничения, «Стрижи» сразу же сняли с маршрутов. Никаких новостей по поводу того, почему это произошло и стоит ли ждать использования этих комфортных поездов в дальнейшем, нет.

3. «Ласточка»

Любимые многими электрички также производятся Siemens. Однако в России также есть компания по их выпуску — «Уральские локомотивы». Это предприятие было основано по договоренности между Siemens и российской фирмой «Синара». Для производства используются почти все отечественные компоненты. Пока точно неизвестно, будут ли производиться новые электрички. Многие эксперты скептически к этому относятся и рекомендуют не слишком надеяться на позитивный сценарий. Как и в предыдущем случае, обслуживание поездов продолжится и далее.

4. Stadler

Двухэтажные поезда произведены одноименной компанией из Швейцарии. Она открыла свое подразделение в Беларуси, поэтому в РФ есть составы, поставленные из двух стран. Они обслуживают «Аэроэкспресс», курсирующий в столице. Пока рано говорить о том, как санкции скажутся на использовании двухэтажных поездов в России. Но уже известно, что руководство компании Stadler все же решило несколько сократить деятельность своего подразделения, открытого в Беларуси.

5. Allegro

Железнодорожные составы группы компаний Alstom (Франция), произведенные в Италии, сняты с рейса. Это связано с присоединением производителя вагонов к антироссийским санкциям. Ранее этот поезд соединял Санкт-Петербург с Хельсинки. Вряд ли в скором времени он снова вернется на прежний маршрут.

Холдинг РЖД также учитывает современные реалии. В условиях санкций вести деятельность гораздо сложнее. Поэтому летом 2023 года

холдинг направил официальное письмо Совету Евросоюза. Российская компания потребовала отменить санкции в отношении РЖД. Меры, введенные ЕС, назвали безосновательными. В письме указали, чем вредят эти ограничения:

- мешают вести бизнес;
- дискриминируют население РФ;
- ограничивают возможность выполнять гуманитарные и социально значимые функции.

Санкции в отношении РЖД вошли в самый первый пакет санкций Европейского Союза. Его приняли еще 26 февраля 2022 года. В холдинге надеялись, что европарламентарии все же откажутся от введенных ограничений. Но в то же время государственная компания продолжает переориентацию на восточный рынок.

В данный момент под давлением санкций и беспрецедентных ограничений, наложенных на российский бизнес, происходит масштабный процесс переориентации поставок российскими производителями своей продукции с традиционных европейских рынков на рынки стран Востока. Этот процесс имеет значительные ограничения и безусловно не всю продукцию, ранее поставляемую европейскими потребителям, возможно перенаправить на другие рынки. А в свою очередь вопрос, какую именно часть продукции получится поставлять на новые рынки зависит от возможностей российских железных дорог.

Согласно данным Росстата, в марте 2022 года грузооборот (произведение массы груза и пройденного расстояния) увеличился на 3,2% — с 227,4 млн тонно-км до 234,65. Именно в марте и началась переориентация на Восток, поэтому грузы, которые должны были попасть в Балтийский порт для отправки в Европу, перенаправили в порты на Дальнем Востоке, что и привело к увеличению показателей грузооборота. Значительно увеличились показатели перевозки угля, нефтепродуктов, металлов, зерна, удобрений, лесных грузов, мяса и масел животного происхождения.

Серьезной проблемой для развития железнодорожной логистики является дефицит контейнеров. Из-за ухода с российского рынка крупных западных операторов (в первую очередь датской Maersk) в ближайшее время будет наблюдаться дефицит контейнеров даже для текущих объемов перевозок, не говоря уж о расширении поставок. Возместить дефицит собственным производством пока невозможно, так как ежегодно в России выпускается только 6 тысяч контейнеров, которые сразу раскупаются отечественными операторами.

Чтобы решить проблему с дефицитом железнодорожных контейнеров российским производителям необходимо наращивать темпы по производству, что сделать в короткие сроки не удастся, хотя наладить отечественное производство 20-футовых контейнеров, на которые имеется

повышенный спрос, в ближайшем будущем возможно. Поэтому на данный момент единственным вариантом будет дополнительная закупка у Китая, который ежемесячно выпускает несколько сотен тысяч контейнеров. Также, чтобы сократить недостаток контейнеров на законодательном уровне предложено увеличить срок нахождения контейнеров на таможенной территории Евразийского экономического союза.

У России в планах на ближайшее время — увеличить пропускную способность на границе с Китаем. Для этого РЖД и «Китайские железные дороги» обсуждают возможность развития железнодорожной инфраструктуры.

Также планируются новые инфраструктурные проекты и внутри России. Например, расширение Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали, строительство железнодорожной ветки, по которой будет доставляться уголь с Эльгинского месторождения в Якутии до поселка Чумикан рядом с Охотским морем и другие.

Согласно мнения Минэкономразвития, к концу 2023 года произошло уменьшение объема погрузки на 7%. При этом, РЖД планируют не допустить снижение более чем на 5%: при таком снижении доходы компании уменьшатся на 200 млрд рублей. Но даже для таких показателей необходимо не допустить сильного нарушения поставок в Восточном направлении. Чтобы достигнуть в 2024 году для Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей пропускной способности в 158 млн тонн в год, нужно финансирование в 131 млрд рублей. Так, с 1 июня 2023 года были отменены льготы на экспорт каменного угля по железнодорожным путям до сентября и повышены тарифы на грузоперевозки на 11%. Хотя, по предварительным расчетам, индексация позволит обеспечить лишь 90 млрд дополнительных доходов.

Потенциальное усиление зарубежных санкций может ускорить в четвертом квартале падение погрузки на железной дороге в России и привести к увеличению профицита грузовых вагонов на сети РЖД, следует из обзора «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК).

«В настоящий момент продолжается масштабная перестройка логистических потоков, идет переориентация экспортных перевозок из стран Европы в Азию, а импортных — вместо Европы в Китай, Индию, Турцию. При этом обостряется проблема «узких мест» на Восточном полигоне. Вкупе это приводит к росту порожнего парка и профициту вагонов на сети», — говорится в обзоре транспортного комплекса России по предварительным итогам первого квартала 2024 года.

«Ожидается, что в четвертом квартале текущего года потенциальное усиление санкционных ограничений может вызвать ускорение сокращения погрузки и рост профицита вагонов», — добавляется там же.

Как отмечается в обзоре, железнодорожные перевозки в июне 2023 года ускорили падение, а в первом полугодии 2023 года погрузка сократилась

почти на 3% в сравнении с аналогичным периодом 2022 года. «Что обусловлено уменьшением экспортных потоков в западном направлении. Так, сократилась погрузка почти всех видов грузов кроме нефти, стройматериалов и черных металлов», — говорится в материалах.

Уточняется, что по итогам 2023 года отрицательная динамика погрузки сохранится и может достичь до минус 7% год к году, а также ожидается сокращение объема производства и закупок вагонов на 14% и 25% соответственно.

Библиографический список

1. Бардаль А.Б. Транспорт востока России в условиях геополитических и геоэкономических изменений // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития, 2022, № 4(71), С. 167–175. DOI: 10.52897/2411-4588-2022-4-167-175.

2. Журавлева Н.А., Уманец В.В. Методологические аспекты организации грузоперевозок железнодорожным транспортом в проектах развития восточного полигона с учетом рисков инфраструктурных ограничений // Бюллетень результатов научных исследований, 2023, № 2, С. 146–160. DOI: 10.20295/2223-9987-2023-2-146-160.

3. Овезниязова Ш.У. Влияние экономических санкций в отношении России на логистические операции на железнодорожном транспорте // В сборнике: Актуальные вопросы современной экономической науки. Материалы XII Международной научной конференции. Составители: Е.О. Вострикова, Л.П. Гвоздарёва. Астрахань, 2022. С. 286–290.

4. Черемин Г.Д. Государственная политика в области железнодорожного транспорта в период конца 2019 — начала 2022 годов: вызовы для устойчивости и стабильности // Россия и мир: научный диалог, 2022, № 3(5), С. 198–207. DOI: 10.53658/RW2022-2-3(5)-198-207.

5. Чеченова Л.М. Перспективы транспортировки грузов в границах стран пространства 1520 // Бюллетень результатов научных исследований, 2023, № 1, С. 133–146. DOI: 10.20295/2223-9987-2023-1-133-146.