

Данный файл является фрагментом электронной копии издания,
опубликованного со следующими выходными данными:

УДК 338:91 + 332.146.2

ББК 65.9(2Р)-2

И 654

DOI 10.36264/978-5-89665-386-8-2024-022-410

Рецензенты:

д.э.н. Балакина Г.Ф., д.э.н. Зандер Е.В., д.э.н. Дубровская Ю.В.

И 654 **Инклюзивное развитие ресурсных регионов /** под редакцией
Г.И. Поподько и А.И. Пыжева. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО
РАН, 2024. – 410 с.

ISBN 978-5-89665-386-8

В монографии рассмотрены теоретические вопросы и адаптированные к региональному уровню методики оценки инклюзивности. Определены факторы, влияющие на инклюзивное развитие экономики ресурсных регионов. Разработан и обоснован механизм повышения инклюзивного роста региональной экономики. Результатом проведенного исследования следует считать оценку инклюзивного развития ресурсных и нересурсных регионов Российской Федерации, Ангаро-Енисейского макрорегиона, Красноярского края как типичного региона ресурсной специализации.

Книга предназначена для научных работников, специалистов региональных органов управления, преподавателей высшей школы, студентов, аспирантов, а также для всех тех, кто изучает проблемы управления инклюзивным развитием регионов.

Монография выполнена в рамках государственного задания по плану НИИР СО РАН. Проект 5.6.3.2. (0260-2021-0005) «Движущие силы и механизмы развития кооперационных и интеграционных процессов в экономике Сибири». № 121040100279-5

УДК 338:91 + 332.146.2

ББК 65.9(2Р)-2

ISBN 978-5-89665-386-8

© ИЭОПП СО РАН, 2024

© Коллектив авторов, 2024

Глава 7

ПРЯМЫЕ И ОБРАТНЫЕ СВЯЗИ ИНКЛЮЗИВНОГО РАЗВИТИЯ НА ПРИМЕРЕ ЭКОНОМИКИ ВОЗОБНОВЛЯЕМЫХ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ

7.1. Анализ влияния санкционных ограничений на развитие лесной экономики России в 2022 г.¹

Сравнение значений отраслевых макропоказателей лесной промышленности в стоимостном измерении за последние пять лет показывает, что отрицательная динамика наблюдается лишь по сравнению с высокой базой 2021 г., вызванной рекордными ценами на лесную продукцию вследствие пандемийного кризиса (табл. 7.1). Однако даже в условиях беспрецедентных торговых ограничений объемы экспорта российской лесной промышленности превзошли допандемийные уровни. В большей степени санкции повлияли на импорт, объемы которого «откатились» на уровень 2018 г.

Таблица 7.1

Динамика стоимостных макропоказателей
лесной промышленности РФ, млрд руб.

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022
Производство	1810	2116	2294	3244	3091
Потребление	1411	1720	1891	2579	2525
Экспорт	719	730	727	1101	885
Импорт	320	334	324	436	319

Источник: Минпромторг России. URL: <http://government.ru/department/54/events/>

¹ Раздел является переработанной версией материала, ранее опубликованного в статье: Гордеев Р. В., Пыжев А. И. Перепутье российской лесной промышленности // ЭКО. 2023. № 5. С. 169—191. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-5-169-191

Анализ динамики производства в натуральном измерении демонстрирует не столь однозначную картину. В рамках запрета на вывоз необработанной древесины ожидаемо снизился объем экспорта круглого леса с 12,1 млн куб. м в 2021 г. до 3,9 млн куб. м, а заготовка в целом сократилась на 30 млн куб. м. Производство пиломатериалов – ключевого лесоэкспортного товара России – осталось чуть ниже уровня 2020 г. Сильнее всего пострадало фанерное производство, объемы которого сократились на 28,8 % г/г. Во многом это объясняется высокой долей стран Европейского Союза в структуре российского экспорта: 21 % поставок пиломатериалов в 2021 г. и 25 % фанеры по данным ПАО «Сегежа Групп». Тем не менее, немало секторов продемонстрировали положительную динамику по крайней мере в сравнении с уровнем 2020 г.: производство ДСП, топливных гранул, древесной целлюлозы, бумаги и картона, мебели и деревянных домов (табл. 7.2).

Таблица 7.2

**Динамика объемов лесозаготовки и производства
основных видов продукции лесной промышленности России**

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022
Заготовка древесины, млн куб. м	239	219	218	225	195
Пиломатериалы, млн куб. м	42,8	45,0	43,9	48,5	43,5
Фанера, тыс. куб. м	4121	4157	4198	4550	3241
ДСП, тыс. усл. куб. м	10112	10012	9953	11524	10320
ДВП, млн усл. кв. м	666	691	648	739	649
Шпон, тыс. куб. м	1791	1756	1618	1956	1537
Топливные гранулы, тыс. т	1400	1848	2020	2579	2073
Древесная целлюлоза, тыс. т	8585	8245	8761	8877	8769
Бумага и картон, тыс. т	9148	9235	9718	10404	10048
Мебель, млрд руб.	318	341	374	553	534
Деревянные дома, тыс. кв. м	260	292	162	229	211

Источник: Минпромторг России. URL: <http://government.ru/department/54/events/>

Накопленная инерция продолжила формировать позитивную динамику и в начале 2022 г. В первом квартале объемы выручки предприятий даже превысили показатели 2021 г., что было вызвано удешевлением рубля по отношению к доллару и ростом спроса на отечественную продукцию с момента объявления санкций до их фактического внедрения на практике. Это позволило производителям накопить «подушку безопасности» для второго полугодия 2022 г. Размер инвестиций в основной капитал за 3 квартала 2022 г. превысил прошлогодний рекорд на 2 %. Объемы налоговых поступлений за тот же период также демонстрировали высокие значения, и на 53 % превысили значения за весь 2020 г. Перечень приоритетных инвестиционных проектов в области освоения лесов (далее – ПИП) пополнился 14 новыми проектами, 10 было завершено, в четыре внесены изменения.

До последних геополитических событий основные направления экспорта отечественной продукции естественным образом отличались для Европейской и Азиатской части России [Гордеев, Пыжев, Зандер, 2018]. Европейские регионы были ориентированы на экспорт в Евросоюз, куда отправлялись 85 % фанеры и 40 % круглого леса. По пиломатериалам фиксировался примерный паритет с китайским направлением (18–20 %). Регионы Сибири и Дальнего Востока естественным образом тяготели к китайскому рынку, но также экспортировали в Европу пиломатериалы из высокосортной лиственницы. Основные последствия санкций можно сгруппировать следующим образом:

- отказ крупнейших контейнерных перевозчиков (Maersk, Mediterranean Shipping Company, CMA CGM) работать с Россией;
- запрет входа в порты ЕС для кораблей с российским флагом;
- ограничения в торговле продукцией ЛПК;
- санкции на поставки в Россию лесных машин и оборудования, запчастей и смол.

Помимо санкций, в 2022 г. на состояние отрасли влияли и дополнительные негативные факторы. В частности, снижение мирового спроса на древесную продукцию из-за замедления экономики ведущих стран мира. Особенно это касалось Китая, который лишь в начале 2023 г. начал ослаблять ковидные ограничения. Из-за нарушений логистики отечественные компании оказались в более уязвимом положении на рынках присутствия по сравнению со скандинавскими поставщиками древесины.

Сжатие мирового спроса и торговые ограничения привели к снижению объемов лесопереработки и инвестиций, что повлекло падение показателей лесозаготовки. Прибыль лесопромышленников сокращалась в связи со снижением объема продаж и экспортных цен, а также ростом себестоимости и затрат на перевозку грузов [Антонова, 2022; Антонова, Ломакина, 2022]. Менее всего пострадала наиболее рентабельная отрасль производства целлюлозно-бумажной продукции. Сильно ограничен сбыт пеллет: сегодня их покупают фактически лишь Япония и Южная Корея, что ставит под удар производителей на северо-западе страны, для которых расходы по доставке грузов на эти рынки являются запретительными.

Ключевыми направлениями государственной поддержки лесной отрасли становятся импортозамещение и стимулирование внутреннего рынка. Так, например, Фонд развития промышленности уже в 2022 г. удвоил объемы выданных льготных займов лесным предприятиям: 7,7 млрд руб. по сравнению с 3,6 млрд руб. в 2021 г. В текущем 2023 г. запускается дополнительная программа поддержки импортозамещения в рамках кластерной инвестиционной платформы¹. Механизм предполагает выдачу займов на сумму до 100 млрд руб. по льготной ставке не более 30 % от ключевой плюс 3 процентных пункта. Также всё ещё обсуждается вопрос исключения ряда позиций из запрета на вывоз древесины из РФ. В частности, Минпромторг предлагал вывести столбы для линий электропередачи из-под запрета на экспорт древесины, поскольку более 50 % продаж деревянных опор приходится на экспорт².

Логистика

Торговые санкции, введенные против России, вынудили отечественных экспортёров перестраивать цепочки поставок с западного направления на другие. Как следствие, существующая транспортная инфраструктура столкнулась с критическим ростом нагрузки. По данным Союза лесопромышленников России в 2021 г. в распределении продукции ЛПК по видам транспорта 50 % приходилось на железнодорожные вагоны, ещё 20 % – на контейнерные железнодорожные перевозки и 30 % занимали грузы в контейнерах, отправляемых морским транспортом.

¹ Крючкова Е. Льготные приоритеты // Коммерсантъ. 28.02.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5843046> (дата обращения: 04.04.2023).

² Минпромторг РФ хочет вывести столбы для ЛЭП из-под запрета на экспорт древесины // Переток.ру. 20.04.2023. URL: <https://peretok.ru/news/tek/24805/> (дата обращения: 04.04.2023).

Основной инструмент государственной поддержки – компенсация затрат на транспортировку промышленной продукции¹. Более 50 % этой субсидии в 2022 г. приходилось именно на лесопромышленные компании, итоговая сумма составила 7,9 млрд руб. С 7 февраля 2023 г. максимальный размер компенсационной выплаты увеличен с 300 млн руб. до 500 млн руб². С 1 июля 2023 г. также должна заработать новая мера поддержки: компании северо-западных регионов страны смогут получать субсидии на контейнерные морские перевозки при подаче заявок с указанием прогнозируемых объемов груза.

Железнодорожный транспорт

С целью высвобождения провозных мощностей участков с ограниченной пропускной способностью (прежде всего, Восточного полигона) в марте 2022 г. Правительство приостановило действие Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. С 1 июля 2022 г. введены Временные правила определения очередности перевозок грузов (далее – Временные правила)³.

В целом объемы перевозок лесопромышленной продукции железными дорогами в 2022 г. упали на 25 % г/г, а объемы экспортных перевозок в направлении портов – на 53 %. Однако представители РЖД связывают это в большей мере с запретом на вывоз необработанной древесины, чем с санкциями западных стран⁴. Тем не менее лесопромышленники добились рассмотре-

¹ Утверждена Постановлением Правительства РФ от 28 июля 2022 г. № 1347. URL: <http://static.government.ru/media/files/AGnTNNtMoe6V4bATgJ0neQiKxomG294F.pdf> (дата обращения: 04.04.2023).

² Постановление Правительства РФ от 7 февраля 2023 г. № 171 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2022 г. № 1347». URL: <http://static.government.ru/media/files/A89tOv2hGtRW9Qi5w0usn0aNaBijAvUm.pdf> (дата обращения: 04.04.2023).

³ Временные правила определения очередности перевозок грузов. Приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 27.12.2022 г. № 102. URL: <https://company.rzd.ru/api/media/resources/1887441?action=download> (дата обращения: 05.04.2023).

⁴ Синцова Н., Потаева К. Правительство установит приоритет для провоза леса по железной дороге // Ведомости. 23.01.2023. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/01/23/959980-prioritet-dlya-provoza-lesa> (дата обращения: 05.04.2023).

ния вопроса о специальном приоритете грузам с продукцией ЛПК для предприятий, арендующих лесные участки. Эти изменения Временных правил будут предусматривать приоритезацию грузов на основе данных Минпромторга и субъектов РФ¹.

Некоторые логистические проблемы возникли из-за принятых ранее законодательных изменений. Так, в сентябре 2022 г. вступили в силу изменения в порядок определения пунктов пропуска товаров через государственную границу² (внесены ещё в 2021 г.), которые фактически остановили экспорт пиломатериалов в Среднюю Азию через Казахстан³. Только потери РЖД в октябре 2022 г. в виде недополученной платы по тарифу составили 89,3 млн руб., не говоря уже об экспортёрах⁴. Эту проблему окончательно удалось урегулировать лишь в феврале 2023 г.⁵ При этом Казахстанское направление в целом перегружено, что выводит Узбекистан на лидирующие позиции импорта из России.

Несмотря на общую загруженность железных дорог в Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) РЖД отмечают недозагруженность контейнерных поездов, вместимость которых с западных направлений часто составляет лишь около 60 %. Для повышения эффективности перевозок необходимы стимулирующие меры для грузоотправителей по обеспечению вместимости поездов в 90 % и более.

Существенные ограничения пропускных и провозных мощностей фиксировались на китайском направлении перевозок. В первую очередь, причиной этого были продолжающиеся огра-

¹ Синцова Н., Потаева К. Правительство установит приоритет для провоза леса по железной дороге // Ведомости. 23.01.2023. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/01/23/959980-prioritet-dlya-provoza-lesa> (дата обращения: 05.04.2023).

² Постановление Правительства РФ от 15 июля 2010 г. № 521 «Об определении пунктов пропуска через госграницу для отдельных видов товаров».

³ Потаева К., Милькин В. Экспортеры лишились возможности поставок пиломатериалов через Казахстан // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/11/10/949610-eksporteri-lishilis-vozmozhnosti-postavok-pilomaterialov-cherez-kazahstan> (дата обращения: 05.04.2023).

⁴ Там же.

⁵ Скорлыгина Н. Транзит леса через Казахстан возобновлен // Коммерсантъ. 07.02.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5811743> (дата обращения: 05.04.2023).

ничения в связи с коронавирусной инфекцией. По данным ЦФТО РЖД в 2022 г. суммарно по трем пунктам пропуска ограничения действовали 623 дня по лесным грузам и 299 – для грузов в контейнерах. После снятия пандемийных ограничений ключевой проблемой на этом направлении стала зависимость от дотаций потребителям в КНР. Ярким примером является простой на пограничном переходе Наушки с ноября 2022 г. по середину января 2023 г. Всего с момента приостановки дотаций в Китае за этот период были задержаны отправления 17 контейнерных поездов. Кроме того, существуют и естественные ограничения объемов перевозки со стороны стран импортеров, например, «Китайские железные дороги» строго лимитируют объемы по каждому виду товаров согласно имеющимся мощностям¹.

Автомобильные перевозки

Важным шагом навстречу экспортёрам стало открытие четырёх пунктов пропуска на границе с Казахстаном (пункты Бугри-стое, Озинки и Петухово) и Беларусью (Красная Горка), через которые разрешен вывоз автотранспортом пиломатериалов (ТН ВЭД 4407), шпал (4406), бревен (4404) и грубо обработанной древесины, за исключением лесоматериалов из хвойных и ценных лиственных пород (4403)².

Обсуждается дальнейшее увеличение объема автотранспортных перевозок за счет пересмотра законодательных ограничений нагрузки на ось. В России предельная нагрузка на ведущую ось тягача составляет 11,5 т на дорогах федерального значения, 10 т – для региональных дорог и 6 т – на местных³. Кроме того, обсуждалась и возможность перехода на 7–8-осные (вместо 6) автопоезда с небольшой, около 7 т нагрузкой на ось.

¹ *Войцеховская О.* На сети РЖД вырос непроходимый лес // Vgudok. 21.02.2023. URL: <https://vgudok.com/lenta/na-seti-rzhd-vyros-neprohodimyy-les-kresheniyu-problem-perevozki-lesnoy-produkcii> (дата обращения: 05.04.2023).

² Постановление Правительства Российской Федерации от 30.12.2022 г. № 2552 «О порядке перевозки отдельных видов древесины и (или) продукции ее переработки грузовым автомобильным транспортом и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». URL: <http://government.ru/docs/all/145528/> (дата обращения: 05.04.2023).

³ *Высоцкий Е.* Правительство экспериментирует с нагрузкой на ось // Эксперт. 16.06.2022. URL: <https://expert-ru.turbopages.org/expert.ru/s/2022/06/16/pravitelstvo-eksperimentiruyet-s-nagruzkoj-na-os/> (дата обращения: 06.04.2023).

Однако в этом вопросе существуют процессуальные сложности, связанные с противоречиями в интересах различных ведомств. Естественным противником этой идеи является Министерство транспорта, обязанное выполнять показатели, заложенные Национальным проектом «Безопасные качественные дороги»¹ и планом дорожного строительства на 2023–2027 гг.² Увеличение нагрузки может негативно сказаться на качестве дорожной инфраструктуры. Кроме того, влияние на логистику автотранспорта оказывает и сезонный фактор в части закрытия региональных дорог для проезда грузовиков на «просушку» в течение периода оттаивания грунта, когда дороги наиболее уязвимы³.

Морские перевозки

Активно обсуждался и вопрос развития инфраструктуры Северного морского пути – естественного преимущества регионов Сибири. Модернизация существующей в Красноярском крае инфраструктуры позволит разгрузить железнодорожные пути в период навигационного сезона на Енисее и удешевит морскую перевалку. Отгрузка экспортной продукции из порта Игарка проводилась с 1928 г., и в 1989 г. достигла 1,2 млн куб. м пиломатериалов⁴. Однако на сегодняшний день существенная часть северной инфраструктуры в Игарке и Дудинке утрачена, что требует больших инвестиций в организацию схемы доставки лесных грузов.

Ситуация в Красноярском крае

Статистика фиксирует изменение структуры экспорта пиломатериалов несмотря на то, что ключевым партнером по-прежнему остаётся Китай, куда вывозится 76 % товара. Египет сохраняет долю около 5 %, и ещё 6 % приходится на Японию, Корею и прочие направления. Объемы перевозки леса из Краснояр-

¹ Национальный проект «Безопасные качественные дороги» 2019–2030. URL: <https://bkdrf.ru/about> (дата обращения: 06.04.2023).

² Утвержден распоряжением Правительства от 20 июня 2022 года №1601-р

³ Весенние ограничения 2023: как будут закрываться дороги для грузовиков в регионах России // TRANS.RU. 14.02.2023. URL: <https://trans.ru/news/vesennie-ogranicheniya-2023-kak-budut-zakrivatsya-dorogi-dlya-gruzovikov-v-regionah-rossii> (дата обращения: 06.04.2023).

⁴ Мишечкина М. Факты, пропущенные через сердце // Красноярский рабочий. 12.01.2020. URL: <https://krasrab.ru/news/stati/6640> (дата обращения: 06.04.2023).

ского края в восточном направлении снизились: они были замещены потоками из западных регионов страны, которые продемонстрировали рост экспортных перевозок лесной продукции на Восточный полигон на 70 % по сравнению с 2021 г. Возник парадокс: наиболее близкие к Китаю регионы не могут осуществлять поставки на этот рынок.

Объем заготовок в регионе по итогам 2022 г. упал на 17 % г/г, объемы переработки леса – на 27 %. Ключевые причины связаны с нарушением логистических цепочек:

- Введение ограничений пропускной способности на таможене со стороны КНР по причине эпидемиологической обстановки, вызванной COVID-19¹. До сентября 2022 г. пункты пропуска на границе с КНР работали лишь 3–5 дней в месяц.
- Снижение пропускной способности пограничных переходов за счет приоритезации грузов.
- Малая доля согласованных заявок формы ГУ-12² на фоне роста их количества. Так, в 2022 г. было согласовано лишь 20 % поданных заявок. Если в 2019 г. отношение количества заявок на перевозку к количеству требуемых вагонов для транспортировки лесоматериалов составляло 1,78, то в 2022 г. – уже 6,71. Наряду с этим на 15 % выросла и потребность в вагонах – с 61,6 тыс. в 2019 г. до 70,9 тыс. в 2022 г.

В результате «затоваривание» готовой продукции повлекло снижение объемов лесозаготовки, ввиду неопределенности наличия транспортных мощностей и работающих пунктов пропуска. Лесные грузы, как правило, отправлялись седьмой очередью (согласно Временным правилам) за исключением продукции крупных предприятий и поселений с монозависимой экономикой, в частности, Лесосибирска, Канска, Карабулы.

¹ *Едовина Т.* Великий китайский забор // Коммерсантъ. 01.12.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5695075> (дата обращения: 06.04.2023).

² Грузоотправитель должен подать заявку на перевозку железнодорожным транспортом по форме ГУ-12, утвержденной Приказом Министерства транспорта РФ от 27 июля 2015 г. № 228 «Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом».

Необходимо пояснить, что в условиях большого объема остатков продукции и малой доли согласованных заявок ГУ-12 у грузоотправителей возникают стимулы для недобросовестного поведения. В частности, распространена практика дублирования заявок на разные пограничные переходы с целью увеличить шансы согласования. Это приводит к взрывному росту числа заявок, не обеспеченных грузами, а также создает возможности для перепродажи одобренных квот¹. По данным ЦФТО РЖД, в 2022 г. общее количество грузоотправителей леса выросло на 25 %, что объясняется в том числе увеличением количества экспедиторских организаций без собственной сырьевой базы.

Описанная проблема не является исключительно следствием кризиса 2022 г. Согласно оценкам ПАО «ТрансКонтейнер» среднегодовой темп роста объема экспорта через сухопутные пограничные переходы с 2018 по 2021 гг. превысил 40 %, что вкупе с дефицитом вместимости морских судов в 2019–2020 гг. также привело к повышенной нагрузке на мощности РЖД².

Очевидно, впрочем, что сложившаяся ситуация объясняется не только спекулятивными интересами, но и попыткой грузоотправителей «перестраховаться» в условиях неопределенности. На сегодняшний день нет предусмотренной законодательно возможности ограничивать отправителя в количестве поданных заявок ГУ-12. Представители ЦФТО РЖД предложили ограничить объем заявок пределами перерабатывающих мощностей подъездного пути. Дополнительной мерой должны стать штрафы за невыполнение заявок ГУ-12. Их размер не увеличивался с момента ввода в 2003 г. и составляет 400–650 руб. за вагон, что неадекватно экономическому ущербу, который наносят недобросовестные грузоотправители. Для сокращения масштаба спекуляций заявками размера штрафа может быть увеличен в 5–17 раз.

¹ Кичигин Е. Улучшение системы согласования заявок ГУ-12 повысит эффективность работы грузоотправителей, операторов и перевозчика // Пресс-центр ПАО «ТрансКонтейнер». URL: https://trcont.com/press-centre/media-coverage/-/asset_publisher/4LFOriLFdhVc/content/coverage_trc_rzd-partner_28_09_22 (дата обращения: 06.04.2023).

² Мухин С. «Спрос оказался настолько высоким, что железнодорожная инфраструктура не справляется» // Коммерсантъ. 17.11.2021. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5076674> (дата обращения: 06.04.2023).

Текущая логистическая модель выстроена таким образом, что малые и средние предприятия – лесозаготовители и крупные перерабатывающие компании находятся в неравных условиях с точки зрения доставки продукции конечному потребителю за рубеж. Крупные компании часто имеют свой подвижной состав и сами являются грузоотправителями, в то время как представители МСП вынуждены обращаться к посредникам в виде транспортных компаний в силу малых объемов грузов.

Всего в Красноярском крае насчитывается 420 лесопромышленных предприятий с численностью сотрудников порядка 20–23 тыс. чел., которые за 2022 г. экспортировали около 4 млн куб. м. лесных грузов. Из них на 36 компаний, являющихся грузоотправителями с собственным подвижным составом, по итогам 2022 г. приходилось 1,2 млн куб. м вывоза лесных товаров. Остальные 384 компании, аккумулирующие порядка 70 % экспорта (2,8 млн куб. м), обращаются в транспортные компании за помощью с организацией логистики. При этом около 13 тыс. рабочих мест в регионе приходится именно на эти предприятия, расположенные в малых городах и поселках, которые часто являются единственными работодателями.

Таким образом, текущая ситуация, когда согласно Временным правилам лишь крупным предприятиям удастся отправить грузы в рамках 5-й очереди, в то время как остальные идут в порядке 7-й очереди, потенциально опасна не только падением объемов заготовок, но и ростом социальной напряженности. На круглом столе по проблемам лесной промышленности Красноярского экономического форума (КЭФ) в 2023 г. Министерство лесного хозяйства Красноярского края предложило изменить действующую логистическую модель следующим образом:

1. Логистические компании – грузоотправители формируют перечень предприятий ЛПК для транспортировки грузов, опираясь на объемы произведенной продукции за предыдущий месяц, и подают заявки формы ГУ-12.

2. Далее происходит процедура поэтапного согласования заявок тремя ключевыми акторами – Управлением ТЦФТО (г. Москва), Государствами-импортёрами продукции ЛПК и Центральной дирекцией управления движением, которая и принимает итоговое решение.

В результате даже представители МСП смогут из седьмой очереди перейти в пятую и таким образом будет соблюден баланс интересов государства и компаний разного масштаба. Эти предложения на КЭФ были активно поддержаны и представителями экспедиторских фирм, и заготовителями, которые отмечали, что РЖД необходима инвентаризация грузовых мощностей для пресечения возможностей подачи ГУ-12 при отсутствии груза и дальнейшей спекуляции.

Многолетние европейские потребители продукции российской лесной промышленности в 2022 г. продемонстрировали истине недружественное поведение, подчинившись политическим требованиям властей своих стран [Гордеев, Пыжев, 2023]. Отрицать негативное влияние этих действий на деятельность экспортноориентированной отрасли бессмысленно. Наибольшие проблемы наблюдаются в регионах российского Северо-Запада, близких к европейским рынкам сбыта, но и для Сибири и Дальнего Востока ситуация не столь благополучна. Сказываются и ограничения на транспортировку экспортной продукции внутри страны из-за недоступного для лесопромышленников запаса провозных мощностей железных дорог, и низкая рентабельность перевода продукции на новые рынки сбыта вследствие дешевизны самих лесных продуктов при высоких удельных затратах на их перемещение на большие расстояния.

По-прежнему нерешенными остаются давние проблемы: невысокая эффективность сохранения лесных ресурсов под влиянием лесных пожаров и действия насекомых-вредителей, низкая актуальность государственных сведений о состоянии лесов, отставание системы подготовки кадров отрасли от ее современных потребностей и др. Уверенный рост глубины переработки лесных ресурсов в последние годы временно превращается из блага в своего рода обузу, поскольку внутри страны спрос на фанеру, плиты и иные виды лесной продукции средних и высоких переделов еще только предстоит создать. В качестве драйверов дальнейшего роста можно выделить деревянное домостроение, перевод частных котельных с угля на пеллеты, переход с упаковки из пластика на продукцию целлюлозно-бумажной промышленности.