

Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона¹

В.Ю. Малов, О.В. Тарасова, О.В. Валиева, Е.А. Горюшкина

УДК 338.1, 656.2, 330.44

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-8-24

Аннотация. Переориентация российского экспорта на Восток привела к предельной загруженности отдельных участков Транссиба и БАМа. В статье рассматриваются возможные пути преодоления возникшего транспортно-инфраструктурного дисбаланса и оцениваются их экономические, социальные и финансовые последствия для экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов и страны в целом. На базе оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели построены сценарии с различной номенклатурой грузоперевозок (комбинации отраслей АПК, деревообработка, цветная металлургия, нефтепереработка и химическое производство). В рамках рассматриваемых сценариев дается оценка изменений объемов валовой продукции, конечного потребления и налоговых поступлений в бюджетную систему РФ, включая консолидированные региональные бюджеты СФО и ДФО.

Ключевые слова: транспорт; железнодорожные перевозки; грузоперевозки; ОАО «РЖД»; Транссиб; БАМ; прогноз; межотраслевые связи; экономические эффекты; Кузбасс; налоговые доходы; транспортные ограничения

Введение

Исследование посвящено прогнозированию и анализу экономических и социальных последствий, вызванных сложившимися в 2022–2023 гг. инфраструктурными и институциональными ограничениями в сфере железнодорожных перевозок на Восточном полигоне.

Резкая вынужденная переориентация российского экспорта с западного на восточное направление [Бардаль, 2023; Макушин, 2023] привела к предельной загруженности Восточного полигона РЖД (участки Транссиба от Кузбасса и БАМа от Тайшета до дальневосточных портов). Это затрудняет транспортировку некоторых видов продукции, как на экспорт, так и внутри страны.

Введенные в 2022 г. Временные правила определения очередности перевозок грузов, утвержденные решением правления ОАО «РЖД», лишь усугубили ситуацию. Эта норма привела к ручному согласованию интересов

¹ Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, проект № 121040100262-7

Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона

заказчиков и перевозчиков в лице как частных компаний, так и самого ОАО «РЖД», на что обратили внимание ведущие деловые СМИ².

В Правилах от 2022 г. оговаривалось семь уровней очередности перевозок грузов, в зависимости от их стратегической значимости. Экспорт угля был отнесен к приоритету шестой очереди, что ставило его в привилегированное положение относительно большинства других товаров российских экспортных поставок³.

Заложниками ситуации оказались сибирские и дальневосточные предприятия, которые вынуждены были откладывать вывоз собственной продукции в силу того, что 70% провозных мощностей Восточного полигона занимают составы с углем. Аргументами за сохранение приоритета угля в перевозках служат высокая зависимость экспортных доходов страны от угледобычи, необходимость исполнения долгосрочных внешнеторговых контрактов, а также социальная значимость бесперебойности добычи в моногородах Кемеровской области. На стороне угля также сильный голос крупного бизнеса Кузбасса, против которого голоса малых и средних предприятий других отраслей и регионов слышны слабее.

Реализация планов ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры Восточного полигона позволит лишь частично снять указанную напряженность.

В 2023 г. в восточном направлении по железной дороге были перевезены рекордные 280 млн т грузов, провозная способность Восточного полигона составила 173 млн т, планируется, что к концу 2024 г. она достигнет 180 млн т⁴. Третий этап модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей позволит увеличить этот показатель до 210 млн т к 2030 г. и до 270 млн т к 2032 г.⁵

Однако уже сейчас понятно, что этого объема будет недостаточно для удовлетворения перспективного спроса на перевозки со стороны |

² См. например: Минэк предложил поменять очередность перевозки грузов по железной дороге. Каким экспортным товарам планируется дать приоритет. URL: https://www.rbc.ru/business/24/03/2023/641c314e9a79476c12bc2a50?utm_sour; Уголь выпадает из приоритета. Железнодорожники ждут на востоке более доходные грузы. URL: https://www.kommersant.ru/doc/5985664?from=glavnoe_5

³ Временные правила определения очередности перевозок грузов (ред. от 04.05.2023) (приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 27.12.2022 № 102). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_437432/b3c33600586197c81dac30f941af138b27878f55/

⁴ Перевозка грузов по Восточному полигону достигла исторического максимума // РБК, 15.02.2024. <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65cd6f8a9a7947e10c854282>

⁵ Распоряжение Правительства РФ № 981-п от 20.04.2024. <http://static.government.ru/media/files/t4J09XyTQdfNTInAE6xzWtvr5Y7hgV1B.pdf>

грузоотправителей. Так, по данным Минэнерго, порог в 210 млн т значительно ограничивает планы российского ТЭК, включая добычу угля. По информации Минтранса, только 500 крупнейших грузоотправителей сформировали заявки на перевозки в восточном направлении на 300 млн т с лишним (а ведь есть еще и средний, и малый бизнес)⁶. По экспертным отзывам представителей отрасли, дефицит пропускной способности на текущий момент оценивается в 95 млн т, ожидается, что к 2025–2027 гг. он достигнет 187 млн т⁷.

Таким образом, в условиях инфраструктурных ограничений и усиливающейся конкуренции грузоотправителей за возможность транспортировки своей продукции в направлении Тихого океана встает задача соизмерения и эффективной для народного хозяйства балансировки, с одной стороны, интересов угольных компаний, а с другой – остальных отраслей регионов Сибири и Дальнего Востока.

В связи с вышесказанным в работе ставилась цель оценить возможные сценарии перевозки грузов различной номенклатуры по Восточному полигону, а также выигрыши и потери бюджетной системы всех уровней в рамках этих сценариев для Сибирского и Дальневосточного федеральных округов и страны в целом.

Методы исследования

В экономической науке разработаны и находят эмпирическое подтверждение модели, оценивающие влияние инфраструктуры на экономику (Исаев, 2015; Коломак, 2011; Щербанин, 2011; Bougheas et al., 2000). Чаще всего инфраструктура в них учитывается в качестве фактора капитала в производственной функции, либо же в виде объема транспортной работы. При этом не принимается во внимание то обстоятельство, что отраслевая структура перевозимых грузов может оказывать влияние на результат оценивания. Вместе с тем любой продукт (груз) предварительно должен быть где-то произведен с соответствующими мультипликативными эффектами на экономику через цепочки межотраслевых связей.

⁶ Основные параметры III этапа развития Восточного полигона планируется определить к середине декабря // ИА РЖД-Партнер, 06.12.2023. <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/osnovnye-parametry-iii-etapa-razvitiya-vostochnogo-poligona-planiruetsya-opredelit-k-seredine-dekabr/>

⁷ Строительство второго БАМ и расширение припортовой железнодорожной инфраструктуры обсудили на ВЭФ-2023 // Ведомости, 12.09.2023. https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/09/12/stroitelstvo-vtorogo-bam-i-rasshirenje-priportovoi-zheleznodorozhnoi-infrastrukturi-obsudili-na-vef-2023

В других моделях сопоставляются затраты и результаты инвестиций в инфраструктуру. В части результатов оценивается комплекс эффектов от реализации конкретного проекта или группы проектов [Morrison, Schwartz, 1996; Cohen, Monaco, 2008; Тарасова, Панкова, 2019]. Недостатком метода является необходимость сбора огромного количества отраслевой и проектной информации для осуществления подобных расчетов. Кроме того, при таком подходе ограничены возможности оценки сложных межотраслевых и пространственных эффектов.

Наконец, еще одна разновидность моделей оценивает транспортные ограничения и варианты транспортировки отдельных грузов, но «видит» остальную экономику только в терминах объемов погрузки-разгрузки в узлах [Бульонков и др., 2018]. При этом, опять же, мультипликативные эффекты от конкретных производств в различных регионах остаются вне модели.

Для достижения цели настоящей работы была использована оптимизационная межотраслевая межрегиональная модель с детализированным транспортным блоком (ОМММ-Транспорт) (ее подробное описание см. в предыдущих работах авторов [Малов и др., 2023]).

В используемой модели выделены девять регионов: Центральный, Северо-Западный, Южный, Северо-Кавказский, Приволжский, Сибирский, Дальневосточный федеральные округа и Уральский округ, разделенный на Тюменскую область (нефтегазовая специализация экономики) и остальной Урал. Отраслевой разрез модели охватывает 49 отраслевых агрегатов, включая восемь подотраслей: железнодорожный, авто-, авиа-, морской и внутренний водный транспорт, трубопровод, погрузка-разгрузка и прочие виды транспорта. Изучаемый ж/д маршрут (Восточный полигон) задан в модели напрямую, как железнодорожная связка между Уралом, Сибирью и Дальним Востоком РФ.

В рамках данной модели требовалось сформировать различные сценарии продуктовой загрузки Восточного полигона и спрогнозировать в этих предпосылках основные макроэкономические показатели развития и пространственной развертки экономики до 2028 г. При этом использование задачи в статической постановке вынуждает выполнять расчет на каждый год прогнозного периода.

Прогноз на 2023 г.⁸ показывает уже понесенные экономикой потери, так как переключение на более приемлемый сценарий перевозок, с очевидностью, уже невозможен.

⁸ Расчеты выполнены в апреле-мае 2023 г., когда проблема конкуренции за провозные мощности Восточного полигона достигла критического уровня: под вопросом были производственные планы ряда отраслей Сибири, в частности, посевная кампания в АПК.

Базовым сценарием является «угольный», который имитирует ситуацию сохранения приоритета угля в перевозках по дефицитной железнодорожной инфраструктуре в направлении дальневосточных портов.

Альтернативные сценарии предполагают замену 5 млн т угля в год многотоннажной продукцией других отраслей, причем выполнен подбор оптимальной отраслевой структуры перевозок на каждый прогнозный год.

Среди отраслей, которые конкурируют с угледобычей за доступ к транспортной инфраструктуре Сибири и Дальнего Востока, можно выделить АПК, деревообработку, цветную металлургию, нефтепереработку, химическое производство. В случае отказа от форсированного экспорта угля для перевозки их продукции высвобождаются три пары поездов в сутки (при действующих ценах на уголь).

В соответствии с традиционной методикой в рамках подхода «затраты-выпуск» сценарии сравниваются по уровню конечного потребления населения (аналог ВВП) и валовой продукции в целом по стране. Также при сравнительном анализе учитывается уровень занятости.

Все стоимостные количественные оценки приводятся в постоянных ценах на начало 2023 г.⁹

Для подбора оптимальной для народного хозяйства пропорции замены грузов материально-вещественные потоки переведены в стоимостные с использованием актуальных на момент расчетов средних экспортных цен (для сохранения внешнеторгового сальдо). Кроме того, учтены особенности перевозки различной продукции.

В рамках оценки последствий частичного отказа от форсированного экспорта угля в восточном направлении анализируются также варианты неопределенности относительно заявленных темпов развития Восточного полигона (риск неисполнения планов).

Далее оценивались эффекты в случае реализации оптимального из числа альтернативных сценариев для бюджетов страны в целом, регионов, входящих в состав СФО и ДФО (консолидированно), и Кемеровский области специально.

Отметим, что тонкости организации железнодорожных перевозок (учет порожнего возврата, ритмичность, наличие инновационного вагонного парка, тарифная политика и т.п.) нами не учитывались, поскольку в модель на этом этапе заложен высокий уровень агрегирования.

⁹ Поскольку материально-вещественный баланс экономики РФ был составлен на базе 2019 г., то с использованием индекса цен производителей (ФСГС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/57609> (дата обращения: 06.06.2023)) в региональной привязке и в разрезе отраслевых агрегатов модели выполнен пересчет к ценам стартовой точки прогноза.

Результаты и обсуждение

Выбор оптимальной продуктовой корзины перевозок

Инерционный, он же «угольный», сценарий имеет следующие прогнозные показатели для РФ в целом на 2023 г.:

- валовая продукция – 257,283 трлн руб.;
- конечное потребление – 87,245 трлн руб.

Далее рассматриваются варианты/сценарии смены приоритетов внешнеторговых отношений и соответственно перевозок из СФО и ДФО в восточном направлении.

Отметим, что в связи с особенностями продукции АПК (короткий срок хранения и быстрая потеря качества) в приоритет для вывоза было поставлено зерно, занимая в соответствии с текущими внешнеторговыми пропорциями две из трех освободившихся пар поездов в сутки. Другие отрасли экономики СФО и ДФО встраивались на маршрут в объеме, обеспечиваемом одной парой поездов в сутки. Подчеркнем, что все рассмотренные альтернативные варианты загрузки Восточного полигона дали положительный эффект по конечному потреблению, отличаясь между собой незначительно (табл. 1).

Таблица 1. Сравнение экономических эффектов по вариантам альтернативного экспорта, 2023 г., трлн руб.

Показатель	Зерно	Зерно+ нефте-продукты	Зерно+ химия	Зерно+ цветная металлургия	Зерно+ дерево-обработка
Валовая продукция	257,366	257,378	257,500	257,300	257,408
Конечное потребление	87,330	87,337	87,376	87,282	87,320

Источник табл. 1, 2, 3, 4, рис. 1, 2. Расчеты авторов.

В ситуации 2023 г. наилучшей замещающей товарной комбинацией экспортных поставок из СФО и ДФО является «Зерно+химия» – выигрыш составляет около 131 млрд руб. Дополнительный рост производства оценивается почти в 217 млрд руб.

Некоторое преимущество экспорта химической продукции перед экспортом других товаров объясняется тем, что транспортные затраты (отраженные в модели как материально-вещественные) на единицу перевозимого продукта у нее ниже. Более скромные показатели по вывозу зерна объясняются существенной удельной трудоемкостью сельскохозяйственного производства, что при жестких ограничениях на трудовые ресурсы в Сибири очень значимо.

По результатам расчетов, сценарий с сокращением экспорта угля на 5 млн т в год немедленно приводит к сокращению рабочих мест в угольной отрасли Сибири – на 3,2 тыс. человек уже в 2023 г. Из них в Кузбассе – 2,9 тыс. человек. К 2028 г. – 3,9 и 3,7 тыс. человек соответственно. При этом смена экспортных приоритетов может привести к созданию новых рабочих мест в других отраслях, по нашим оценкам, около 48 тыс. в целом по РФ, из них в СФО – 43 тыс.

Здесь необходимо иметь в виду, что постановка используемой модели предполагает взаимозаменяемость трудовых ресурсов во всех отраслях, так как изначально ориентирована на долгосрочный прогноз, который допускает постепенную переквалификацию кадрового состава. Для краткосрочного периода такое замещение выглядит нереально, особенно с учетом уже сложившегося дефицита на рынке труда.

Модель позволяет определить оптимальный вариант продуктовой корзины перевозок для каждого прогнозного года. Так, например, в 2025 г. оптимальным вариантом по результатам расчетов является комбинация «Зерно+нефтепродукты», а в 2028 г. уже «Зерно+цветная металлургия». Однако если учесть необходимые структурные изменения экономики, стоящие за более высокими объемами производства той или иной продукции, окажется, что реальные возможности «переключения» железнодорожных перевозок с одного вида грузов на другой сильно ограничены.

В связи с вышесказанным достижение цели работы разделяется на получение модельной оценки эффектов от изменения продуктовой структуры перевозок и обсуждение реальных возможностей в этом направлении.

На рисунке 1 приводим результаты модельной оценки экономических эффектов для экономики страны в целом при частичном отказе от форсированного экспорта угля в пользу других товаров (разные для каждого года). Суммарный эффект по конечному продукту за прогнозный период составит 246 млрд руб., по валовому производству – 351 млрд руб.

Важно отметить, что к концу рассматриваемого периода прогнозируется увеличение эффективности экономики в целом: конечный продукт растет быстрее в оптимальном сценарии по сравнению с базовым (значение эффекта на графике положительно), а валовой выпуск медленнее (значение отрицательно).

Для выполнения заданий на экспорт продукции других отраслей экономики (АПК, химия, нефтепродукты, цветная металлургия) валовое производство в Сибирском федеральном округе будет расти ускоренными темпами: согласно расчетам, дополнительно будет произведено продукции на 2141,5 млрд руб. в целом за период. В разные годы дополнительное

Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона

по сравнению с базовым сценарием производство составит 1,03–1,4%. Дальневосточный федеральный округ ввиду жестких ограничений по трудовым ресурсам снизит темпы роста производства (табл. 2).

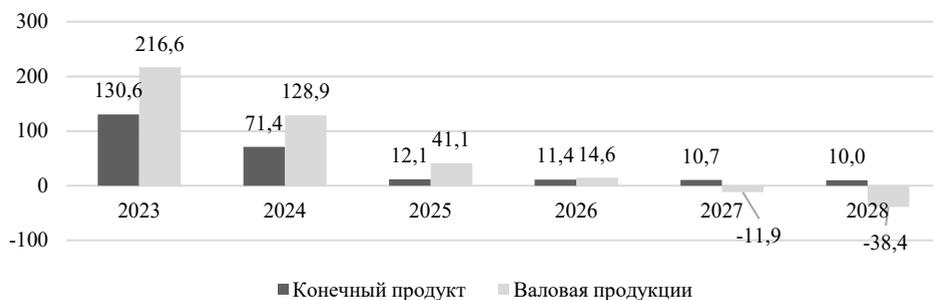


Рис. 1. Экономические эффекты от изменения продуктовой структуры железнодорожных перевозок в восточном направлении в 2023–2028 гг., млрд руб.

Таблица 2. Дополнительное производство при частичном отказе от форсированного экспорта угля в 2023–2028 гг., млрд руб.

Показатель	2023	2024	2025	2026	2027	2028	За период
СФО	405,3	387,6	369,8	348,0	326,3	304,5	2141,5
ДФО	-42,3	-36,6	-30,9	-48,9	-67,0	-85,0	-310,7
РФ	216,6	128,9	41,1	14,6	-11,9	-38,4	350,9
Угольная отрасль Сибири	-53,9	-60,8	-67,7	-67,5	-67,3	-67,1	-384,3

В целом по РФ изменение выпуска оценивается более скромно: невозможно ожидать резкого роста в результате незначительной (что такое 5 млн т угля в масштабах РФ) реструктуризации перевозок на одном из участков транспортной сети. Вместе с тем очевидно, что пространственная развертка экономики изменится, однако ее анализ выходит за рамки поставленной цели.

Оценка региональных транспортных ограничений

Последующая серия расчетов вызвана необходимостью анализа с интервальным представлением верхних границ возможностей железнодорожных перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке РФ.

Описанные выше оценки получены для сценария, который предполагает активные инвестиции в расширение пропускной способности критических участков Восточного полигона до 255 млн т к 2030 г. и составлен с учетом имеющихся данных по инфраструктурным проектам ОАО «РЖД» в Сибири и на Дальнем Востоке РФ.

В случае сохранения угольного приоритета в ж/д перевозках на Восток, при низких темпах железнодорожного строительства и реконструкции проблемных участков БАМа и Транссиба (рост пропускной способности 210 млн т к 2030 г.) разница между оптимальным модельным и базовым (угольным) сценарием за каждый год будет выше. Так, потери РФ в валовом выпуске составят около 1939 млрд руб. за шесть лет (расчет накопленным итогом по рис. 2). Потери по конечному потреблению населения – примерно 1,06 трлн руб., по занятости – около 293 тыс. новых рабочих мест.

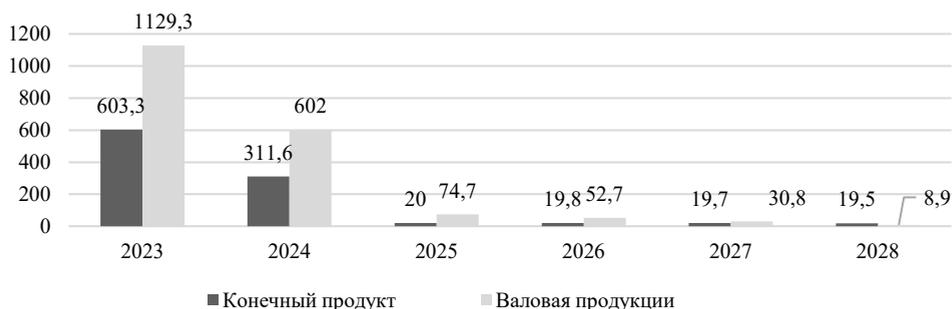


Рис. 2. Экономические эффекты от изменения продуктовой структуры железнодорожных перевозок в восточном направлении в 2023–2028 гг. в условиях жестких инфраструктурных ограничений, млрд руб.

Потери в валовых выпусках объясняются огромной востребованностью железнодорожных перевозок в направлениях восток-запад и обратно практически у всех отраслей, помимо угольной. И не только в целях экспорта/импорта, но и для поддержания и развития собственного производства, как в европейской, так и в азиатской частях страны.

В любом случае нами показано, что высвобождение части пропускных способностей железных дорог в восточном направлении для перевозки грузов с большей добавленной стоимостью дает положительный результат не только для Сибири и Дальнего Востока РФ, но и для страны в целом.

Оценка доходов федерального и региональных бюджетов

Объемы собираемых в регионе налогов во многом зависят от объемов производимой на его территории продукции (валовой добавленной стоимости по отраслям экономики), а также налоговой нагрузки, варьируемой по видам экономической деятельности.

Оценка дополнительных поступлений в бюджетную систему¹⁰ проведена в соответствии с результатами сценарных расчетов по выбору оптимальной продуктовой корзины перевозок. В таблице 3 приводятся расчетные значения дополнительных налоговых поступлений при переходе от базового сценария к оптимальному в каждый год прогнозного периода.

Таблица 3. Расчетный объем дополнительных налоговых поступлений в бюджетную систему РФ в 2023–2028 гг., накопленным итогом, млрд руб.

Налоговые поступления	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<i>в бюджеты всех уровней бюджетной системы</i>						
с территории всех субъектов РФ	31	48	51	54	57	59
Темп прироста дополнительных налоговых поступлений, % к предыдущему году		54,8	6,25	5,6	5,56	3,5
в т.ч. с территории регионов, входящих в состав Сибирского ФО	3,8	5,9	6,2	6,6	6,9	7,2
Дальневосточного ФО	4,1	6,4	6,7	7,1	7,4	7,7
<i>в т.ч. в консолидированный региональный бюджет</i>						
с территории всех субъектов РФ	17	27	28	30	31	33
в т.ч. с территории регионов, входящих в состав Сибирского ФО	2,0	3,1	3,3	3,4	3,6	3,7
Дальневосточного ФО	2,8	4,3	4,6	4,8	5,1	5,3

Наибольший бюджетный эффект от переориентации железнодорожных перевозок с угля на другие виды грузов наблюдается в первый год прогнозного периода, затем темпы прироста дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней замедляются.

Согласно расчетам, за период 2023–2028 гг. совокупный объем дополнительных доходов бюджетной системы РФ может составить около 60 млрд руб. (из них – примерно 7 млрд руб. обеспечивается СФО, около 8 млрд руб. – ДФО), в том числе консолидированные региональные бюджеты могут дополнительно получить не менее 33 млрд руб.

¹⁰ Расчеты проводились в предположении неизменности налогового законодательства (ставок, льгот и т.п.), т.е. неизменности отраслевой налоговой нагрузки; в неизменных ценах; изменения в поступлениях в бюджеты, связанные с внешнеэкономической деятельностью (экспортные пошлины), не оценивались.

Оценка возможной компенсации со стороны федерального бюджета выпадающих доходов угольной отрасли

При всей привлекательности переориентации железнодорожных перевозок на Восточном полигоне на другие отрасли, помимо угольной, отказ от базового сценария имеет и негативные последствия. Речь идет, прежде всего, о вынужденном сокращении объемов добычи угля.

Это ставит под удар Кемеровскую область, где добывается 51% российского угля, что обеспечивает 2/3 стоимости продукции отечественной угольной промышленности¹¹. Доля Кузбасса в общем объеме налогов, собираемых на территории Сибирского федерального округа, в 2023 г. составила 10,6% (в 2022 г. – 11,3%, в 2021 г. – 9,1%). Угледобывающая отрасль – крупный налогоплательщик, обеспечивающий более 40% налоговых поступлений, собираемых на территории региона.

В случае реализации альтернативных сценариев загрузки полигона в период 2023–2028 гг. добыча угля в СФО сократится суммарно на 45 млн т. Для экспортоориентированной Кемеровской области это обернется сокращением годовой добычи на 5 млн т (или на 2–3%¹²) в соответствии с предположениями моделирования. Помимо этого, предполагаемая в оптимальном для каждого года сценарии реструктуризация экономики страны через ограничение на рынке труда Сибири будет результативаться снижением добычи угля также в республиках Тыва и Хакасия.

Это приведет к сокращению объемов налогов, перечисляемых в бюджетную систему страны с территории округа, не менее чем на 17 млрд руб. за рассматриваемый период. При этом консолидированные региональные бюджеты в СФО в совокупности потеряют не менее 12 млрд руб., из них больше всего пострадает бюджет Кемеровской области (– 10 млрд за шесть лет). По грубым оценкам, потери налоговых отчислений для экономики Кузбасса в результате отказа от интенсивной транспортной поддержки угольной отрасли составят только за первый год около 1,3 млрд руб. (табл. 4).

Таким образом, при всех преимуществах диверсификации грузоперевозок, отказ от приоритетного провоза угля по Восточному полигону приводит к выпадению налоговых доходов регионов СФО и, в особенности, Кемеровской области. Это может потребовать специальных мер поддержки региона со стороны федерального бюджета.

¹¹ Наука и практика для углепрома Кузбасса // Коммерсант. 15.12.2023. <https://www.kommersant.ru/doc/6398016>

¹² Основные показатели угольной отрасли Кузбасса за Декабрь 2023 г. <https://mupk42.ru/upload/documents/2023/%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D0%B0%D0%B1%D1%80%D1%8C%202023.pdf>

Таблица 4. Выпадающие доходы Сибирского федерального округа в результате изменения структуры железнодорожных грузоперевозок в восточном направлении (2023–2028 гг.)

Выпадающие доходы	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Итого за период
Сокращение добычи угля, млн т	6	7	8	8	8	8	45
Снижение налогов, перечисляемых в бюджетную систему, млн руб.	2 269,3	2 647,6	3 025,8	3 025,8	3 025,8	3 025,8	17 020,0
Снижение налогов, поступающих в региональные бюджеты, млн руб.	1 615,0	1 884,2	2 153,4	2 153,4	2 153,4	2 153,4	12 112,7
в том числе в региональный бюджет Кузбасса, млн руб.	1 302,6	1 519,7	1 736,8	1 736,8	1 736,8	1 736,8	9 769,3

Примечание. Для каждого года приведена разница показателей оптимального и базового сценариев.

Выводы

Решение проблем ограниченных пропускных возможностей железных дорог азиатской части России носит комплексный характер. С одной стороны, это реализация инфраструктурных проектов, предполагающих расширение действующих магистральных путей и строительство новых участков, модернизацию и технологическое обеспечение уже существующих объектов, оптимизацию и автоматизацию перевозок и пр. С другой – это формирование каркаса институциональных мер, направленных на создание условий в транспортной отрасли для долгосрочного экономического роста и сбалансированное планирование объема перевозок, учитывающее интересы грузоотправителей из разных отраслей и регионов.

В статье показано, что учет интересов всей страны в условиях сложностей в распределении ограниченных возможностей железных дорог азиатской части России предполагает сдерживание роста объемов вывоза угля из Сибири в восточном направлении. Это позволит обеспечить рост экспорта зерна и/или других видов экспортных товаров: нефтепродуктов, продукции деревообработки, цветных металлов, химии и др., создаст спектр мультипликативных эффектов в экономике, включая бюджетные эффекты.

Расчеты показывают, что сохранение текущих диспропорций в загрузке провозных мощностей Восточного полигона РЖД сдерживает потенциальный прирост объемов валового выпуска в стране на сумму свыше 351 млрд руб. за период с 2023 по 2028 гг., получение дополнительных доходов бюджетов около 60 млрд руб. Дальнейшее увеличение объемов

перевозки и экспорта угля из Сибири вызовет сокращение возможностей перевозок других видов продукции, в том числе для внутреннего потребления, в результате конечное потребление в стране снизится на 246 млрд руб. (за шесть лет).

При этом эффекты перехода от базового сценария (с форсированным экспортом кузбасского угля) к оптимальному для внутренних регионов России окажутся более заметными. В частности, в СФО будет дополнительно произведено продукции на 2141,5 млрд руб.

Низкие темпы железнодорожного строительства и реконструкции проблемных участков Восточного полигона РЖД при сохранении существующих приоритетов по перевозке угля по железной дороге кратно увеличивают потери РФ в валовом выпуске, конечном потреблении и занятости.

Важно отметить, что хотя суммарный эффект от диверсификации перевозок на Восточном полигоне РЖД в масштабах страны небольшой, для отдельных регионов, отраслей, а тем более компаний, изменение ситуации может иметь существенное значение.

Практические рекомендации

Приступая к исследованию, мы рассматривали государство как координатора и диспетчера, помогающего сбалансировать активность в различных отраслях народного хозяйства через регулирование железнодорожных перевозок, политику поддержки экспорта. По результатам работы очевидно, что этот функционал должен быть дополнен созданием механизмов перераспределения эффектов между экономическими агентами (регионами и/или отдельными отраслями).

В отдаленной перспективе компромиссным вариантом организации бесперебойных поставок на экспорт многотоннажной продукции СФО и ДФО могло бы стать северное (арктическое) направление – сначала по рекам (Обь, Енисей, Лена) из континентальных регионов к арктическому побережью и далее – по Севморпути на Восток или Запад. Правда, это решение требует строительства перевалочных мощностей, серьезной модернизации речного флота, масштабных дноуглубительных работ и т.д.¹³

Вторым вариантом может стать реализация поручений В. Путина от 15 января 2022 г. по созданию нового многофункционального порта Индига на Баренцевом море с железнодорожным подходом к нему со стороны Сибири. Речь идет о проектах Баренцкомур и Северо-Сибирской железнодо-

¹³ Подробнее о перспективах развития речного судоходства в Азиатской России см. в других статьях настоящей тематической подборки.

рожной магистрали (Севсиба) [Блам и др., 2016]. В этом случае кузбасский уголь получает выход на Севсиб через Томск в районе Белого Яра.

Что касается институциональных изменений, то следует отметить, что в 2024 г. экспорт угля уже был исключен из приоритетов, но оставлен в Правилах очередности перевозок отдельным пунктом (раздел II, п. 3) с собственной методикой расчета¹⁴. Согласно этой методике, экспорт угля осуществляется только по согласованным планам между РЖД и поставщиками, и значительно зависит от пропускной способности железнодорожных участков и станций¹⁵.

Кроме того, задействован другой механизм регулирования доступа к железнодорожной инфраструктуре, о котором заговорили еще в 2020 г. – квоты на перевозку угля железнодорожным транспортом¹⁶ в целях перераспределения грузовых потоков¹⁷.

Разработка и применение вышеописанных институциональных инструментов подчеркивают остающуюся острой конкуренцию за доступ к железнодорожной инфраструктуре между угольщиками и другими перевозчиками гражданских неэнергетических грузов.

В дополнение к уже реализованным шагам следовало бы обновить стратегии социально-экономического развития угольных регионов с формированием пула дотаций, компенсирующих выпадающие доходы от падения объемов добычи и перевозки угля, мероприятий по созданию на этих территориях производств угольной продукции с высокой добавленной стоимостью, чтобы увеличить рентабельность экспорта при одновременном уменьшении тоннажа.

¹⁴ Временные правила определения очередности перевозок грузов» (ред. от 27.04.2024) (приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 28.02.2024 № 9) (вместе с «Методикой формирования плана экспортных перевозок угольной продукции...// URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_471557/b3c33600586197c81dac30f941af138b27878f55/

¹⁵ План экспортных перевозок угольной продукции грузоотправителей (угольных компаний) Кемеровской области – Кузбасса железнодорожным транспортом общего пользования в Восточном направлении 2023 г. (по месяцам). Протокол ОАО «РЖД» от 28.06.2022 № 38 // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1819&ysclid=m1d538hrps919191285#8709>

¹⁶ РЖД сократили квоту для регионов на перевозку угля на экспорт в восточном направлении // Forbes, 27.12.2023 // <https://www.forbes.ru/biznes/503420-rzd-sokratili-kvotu-dla-regionov-na-perevozku-ugla-na-eksport-v-vostocnom-napravlenii>

¹⁷ Инструмент применяется не только относительно угля: в 2023 г. операторы контейнерных перевозок запросили ФАС ввести лимиты на отправку контейнерных поездов из Московского транспортного узла (МТУ) на Дальний Восток. См.: Бизнес предложил равномерно распределить квоты на ж/д перевозку контейнеров из МТУ в ДФО // URL: <https://www.interfax.ru/business/916434>

Подстегнуть реализацию таких проектов могло бы изменение тарифной политики ОАО «РЖД», которая сегодня максимально лояльна к углю в ущерб интересам других отраслей.

Литература / References

- Бардаль А.Б. Приоритеты развития транспортного комплекса для обеспечения устойчивости экономики восточных регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 3(74). С. 127–131. DOI 10.52897/2411–4588–2023–3–127–131
- Bardal, A.B. (2023). Priorities for the development of the transport complex to ensure the sustainability of the economy of the eastern regions. *Economics of the North-West: problems and prospects of development*. No. 3(74). Pp. 127–131. (In Russ.). DOI 10.52897/2411–4588–2023–3–127–131
- Блам Ю.Ш., Крюков В.А., Малов В.Ю., Токарев А.Н., Чурашев В.Н. Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора // ЭКО. 2016. № 5. С. 28–43.
- Blam, Yu.Sh., Kryukov, V.A., Malov, V. Yu., Tokarev, A.N., Churashev, V.N. (2016). Description of the prospects for the creation of the Northern latitudinal transport corridor. *ECO*. No. 5. Pp. 28–43. (In Russ.).
- Булъонков М.А., Малов В.Ю., Филаткина Н.Н. Ситуационный анализ в системе транспортного прогнозирования МИКС-ПРОСТОР // Ситуационная комната как элемент организации экспертного сообщества: задачи планирования и прогнозирования / Под ред. Г.А. Унтуры; Рос. акад. наук, Сиб. отд-е, ИЭОПП СО РАН. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2018. Гл. 2.2. С. 49–63.
- Bul'onkov, M.A., Malov, V. Yu., Filatkina, N.N. (2018). Situational analysis in the MIX-PROSTOR transport forecasting system. *Situational room as an element of the organization of the expert community: tasks of planning and forecasting*. Ed. by G.A. Untura; IEIE SB RAS Publ., Ch. 2.2. Pp. 49–63. (In Russ.).
- Исаев А.Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты // Пространственная Экономика. 2015. № 3. С. 57–73.
- Isaev, A.G. (2015). Transport infrastructure and economic growth: spatial effects. *Spatial Economics*. No. 3. Pp. 57–73. (In Russ.).
- Коломак Е.А. Эффективность инфраструктурного капитала в России // Журнал Новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 74–93.
- Kolomak, E.A. (2011). Efficiency of infrastructure capital in Russia. *Journal of the New Economic Association*. No. 10. Pp. 74–93. (In Russ.).
- Макушин М.А. Экспорт российского угля в условиях санкционной политики Евросоюза: последствия и сценарии развития // География и природные ресурсы. 2023. Т. 44. № 2. С. 144–153.
- Makushin, M.A. (2023). Russian coal exports in the context of the EU sanctions policy: consequences and development scenarios. *Geography and Natural Resources*. T. 44. No. 2. Pp. 144–153. (In Russ.).
- Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Тарасова О.В. Детализация транспортной отрасли в межрайонной межотраслевой модели: взаимосвязь ОМММ-О и ОМММ-транспорт // Модели и методы прогнозирования: Азиатская Россия в экономике страны / Под ред. А.О. Баранова, В.И. Суслова; Институт экономики и организации промышленного

производства Сибирского отделения РАН. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. Гл. 5.2. С. 294–317.

Malov, V. Yu., Melent'ev, B.V., Tarasova, O.V. (2023). Detailing the transport industry in an interdistrict intersectoral model: the relationship of OMMM-O and OMMM-transport. *Models and forecasting methods: Asian Russia in the country's economy*. Ed. by A.O. Baranov, V.I. Suslov; Novosibirsk: Publ. of IEIE SB RAS, Ch. 5.2. Pp. 294–317. (In Russ.).

Тарасова О.В., Панкова Ю.В. Двухуровневая оценка крупных транспортных проектов Дальнего Востока // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 67–79. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

Tarasova, O.V., Pankova, Yu.V. (2019). Two-level assessment of large transport projects in the Far East. *Problems of territory development*. No. 2 (100). Pp. 67–79. (In Russ.). DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.4

Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3 (12). С. 65–78.

Scherbanin, Yu.A. (2011). Transport and economic growth: interconnection and impact. *Eurasian Economic Integration*. No. 3 (12). Pp. 65–78. (In Russ.).

Bougheas, S., Demetriades, P., Mamuneas, T. (2000). Infrastructure, Specialization, and Economic Growth. *Canadian Journal of Economics*. Vol. 33. No. 2. Pp. 506–522.

Cohen, J., Monaco, K. (2008). Ports and Highways Infrastructure. An Analysis of Intraand Interstate Spillovers. *International Regional Science Rev.* Vol. 31. Pp. 257–274.

Morrison, C.J., Schwartz, A.E. (1996). State Infrastructure and Productive Performance. *American Econ. Rev.* Vol. 86. Pp. 1095–1111.

Статья поступила 09.04.2024

Статья принята к публикации 15.04.2024

Для цитирования: Малов В.Ю., Тарасова О.В., Валиева О.В., Горюшкина Е.А. Конкуренция отраслей экономики за провозные способности Восточного полигона // ЭКО. 2024. № 5. С. 8–24. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–8–24

Информация об авторах

Малов Владимир Юрьевич (Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: malov@ieie.nsc.ru; ORCID: 0000–0002–3334–9706

Тарасова Ольга Владиславовна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com; ORCID: 0000–0003–3523–7641

Валиева Ольга Владимировна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: o_valieva@mail.ru; ORCID: 0000–0002–7831–0581

Горюшкина Екатерина Алексеевна (Новосибирск) – кандидат экономических наук. Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН; Новосибирский национальный исследовательский государственный университет.

E-mail: e.goryushkina@mail.ru; ORCID: 0000–0003–4681–7422

Summary

V.Yu. Malov, O.V. Tarasova, O.V. Valieva, E.A. Goryushkina

Competition of Economic Sectors for Cargo Carrying Capacity of the Eastern Range

Abstract. The diversion of Russian exports to the East has led to extreme congestion of some sections of the Trans-Siberian and BAM. The paper considers possible ways to overcome the resulting transport and infrastructure imbalance and assesses their economic, social and financial consequences for the economy of the Siberian and Far Eastern Federal Districts and the country as a whole. Scenarios with different freight transportation nomenclature (combinations of agro-industrial complex, woodworking, non-ferrous metallurgy, oil refining and chemical production) are built on the basis of the optimization interindustry interregional model. Within the framework of the scenarios under consideration the estimation of changes in gross output, final consumption and tax revenues to the budgetary system of the Russian Federation, including consolidated regional budgets of SFD and FEFD is given.

Keywords: *transport; railway transportation; cargo transportation; JSC “Russian Railways”; Transsib; BAM; forecast; inter-sectoral relations; economic effects; Kuzbass; tax revenues; transportation constraints*

For citation: Malov, V.Yu., Tarasova, O.V., Valieva, O.V., Goryushkina, E.A. (2024). Competition of Economic Sectors for Cargo Carrying Capacity of the Eastern Range. *ECO*. No. 5. Pp. 8–24. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–8–24

Information about the authors

Malov, Vladimir Yurievich (Novosibirsk) – Doctor of Economic Sciences, professor. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: malov@ieie.nsc.ru; ORCID: 0000–0002–3334–9706

Tarasova, Olga Vladislavovna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: tarasova.o.vl@gmail.com; ORCID: 0000–0003–3523–7641

Valieva, Olga Vladimirovna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: o_valieva@mail.ru; ORCID: 0000–0002–7831–0581

Goryushkina, Ekaterina Alekseevna (Novosibirsk) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS; Novosibirsk National Research State University.

E-mail: e.goryushkina@mail.ru; ORCID: 0000–0003–4681–7422