



ИНСТИТУТ ВЭБ

# ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ В НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ

Доклад на Форуме TRANSTEC

Клепач А.Н.

ноябрь 2022



## Транспортная система – основа основа устойчивого развития ЭКОНОМИКИ.

Снижение доли ТК в ВВП как оборотная сторона повышения его эффективности

Показатель	2019	2020 отчет	2021	2022 оценка
Доля транспорта в структуре ВВП (по добавленной стоимости), %	6,2	5,7	5,4	5,1
Среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса, млн. человек	1,89	1,91	1,91	1,92
Инвестиции в транспорт (без трубопроводного), трлн. рублей	2,1	2,2	2,4	2,5

Транспорт:

- Более 2,6% от общего количества занятых в экономике;
- Около 7-7,5% от всех инвестиций в основной капитал по экономике. Стратегии развития транспортного комплекса требовали более высоких инвестиций. Наибольшее отставание от стратегических целей – железнодорожная инфраструктура

# Экономика России держит санкционный удар, но переход к росту требует времени

Показатель, % г/г*	2021	2022	2023	2024	2025	2025 / 2021
	отчет	прогноз				
Цена на нефть, Urals \$ / баррель	69	79	72	67	64	
ВВП	4,7	-3,1	-1,0	2,2	2,3	0,3
Инвестиции	7,7	-0,6	-3,0	3,4	3,2	2,9
Розничный товарооборот	7,8	-6,6	0,5	3,0	2,2	-1,2
Реальные располагаемые доходы населения	3,0	-1,2	0,2	2,4	2,1	3,4
Инфляция, % на конец года	8,4	12,4	5,1	4,2	4,1	
Среднегодовой курс доллара США, руб./\$	73,6	67,3	66,0	71,4	72,6	
Экспорт, млрд \$	494	551	500	479	462	
Импорт, млрд \$	304	274	306	324	341	

Оценки Института исследований и экспертизы ВЭБ

# Транспортная блокада России

- ограничения перевозок грузов в западном направлении, по ряду санкционных позиций – полный запрет;
- запрет на заходы в морские порты недружественных стран;
- отказ крупных контейнерных линий и хабов работать с Россией;
- ограниченные возможности российских судоходных компаний по количеству и составу судов;
- существенные ограничения в части страхования и перестрахования экспортных грузов;
- закрытие воздушного пространства недружественных стран;
- ограничения использования иностранных воздушных судов для полетов как в недружественные, так и в остальные страны;
- режим ограничения полетов в аэропорты Юга России;
- закрытие территории недружественных стран для отечественных автомобильных перевозчиков.

# Перестройка работы транспортного комплекса

- **изменение логистических цепочек**, необходимость перестройки маршрутов для устранения разрывов в цепочках поставок, и, соответственно, - увеличение стоимости перевозок и логистики в целом;
- переориентация экспортных грузопотоков на **восточное направление**, и без того не имеющее резервов провозных мощностей, что привело к перегрузке Восточного полигона железных дорог и вынужденному отказу от перевозок ряда грузов;
- осуществление импортных поставок преимущественно через **южное и восточное направления** вместо западного направления, что существенно увеличило нагрузку на инфраструктуру на Юге и Востоке России;
- резкое **падение перевозок пассажиров на международных воздушных линиях**;
- ухудшение финансового состояния ряда крупных организаций транспортного комплекса, в первую очередь, в авиации;
- развитие маршрутов экспортных поставок на новые рынки, особенно Индии, Ирана, Турции.

## Спад в текущем году невелик. Наибольшие потери – авиация, при увеличении перевозок автотранспортом

Показатель*	2019	2020	2021	2022	2024
	отчет			оценка	прогноз
<b>Коммерческие перевозки грузов, млн. т</b>	<b>2933</b>	<b>2823</b>	<b>2900</b>	<b>2892</b>	<b>3040</b>
<b>темп роста, %</b>	<b>95,8</b>	<b>96,2</b>	<b>102,7</b>	<b>99,7</b>	<b>102,8</b>
железнодорожный	1279	1245	1284	1235	1289
автомобильный	1526	1444	1480	1519	1601
прочие	128	135	135	137	149
<b>Перевозка пассажиров, млн. человек</b>	<b>11691</b>	<b>8348</b>	<b>9234</b>	<b>9442</b>	<b>10088</b>
<b>темп роста, %</b>	<b>98,3</b>	<b>71,4</b>	<b>110,6</b>	<b>102,2</b>	<b>103,8</b>
железнодорожный	1201	876	1059	1138	1218
автобусный	10361	7403	8064	8209	8772
воздушный	128	69	111	95	98

\* Транспорт, без промышленного железнодорожного, трубопроводного и городского электрического видов транспорта. Оценки Института исследований и экспертизы ВЭБ

# Морские порты: относительная стабильность при падении контейнерных перевозок

## Грузооборот морских портов России в январе - октябре 2022 года

<u>Бассейн</u>	<u>млн т</u>	к 10 мес 2021года, %	контейнеры, %
Арктический	82	104,1	
Азово-Черноморский	214	100,2	82,5
Балтийский	204	97,7	38,5
Дальневосточный	190	100,7	117,5
Каспийский	4,7	79,9	238,9
ВСЕГО	694,5	99,9	

- Несмотря на введенные серьезные ограничения объем грузооборота существенно не понизился, за исключением контейнерных (перевалка которых снизилась на 25%)
- Перераспределение по отдельным грузам и бассейнам

# Поворот на Восток и на Юг

## 1. ТЛК в Восточном направлении - Россия –Китай

Ожидаемый рост грузов, по оценке экспертов, в 2022 г 4% и до 19% в 2024 (к 2021)

- очень высокая загруженность мощностей, в первую очередь, Восточного полигона;
- необходимость расширения инфраструктуры пунктов пропуска

## 2. ТЛК в Азово-Черноморском направлении - Россия –Турция

Ожидаемый рост грузов, по оценке экспертов, в 2022 г от 1 до 4% и до 25% в 2024 (к 2021)

- высокая загруженность мощностей, необходимость расширения портовой инфраструктуры;
- постоянный рост цены фрахта.

## 3. МТК «Север-Юг» - Россия-Иран-Индия

Ожидаемый рост грузов, по оценке экспертов, в 2022 г до 4% и до 60-70% в 2024 (к 2021)

- недостаточно развитая инфраструктура российских портов на Каспии, необходимость работ по дноуглублению, низкий уровень контейнеризации;
- отсутствие мощного перевозчика водным транспортом, необходимость строительства соответствующего флота судов;
- необходимость решения вопроса строительства железной дороги в Иране;
- необходимость реконструкции ряда автомобильных дорог и строительства обходов ряда городов (в том числе Махачкала, Астрахань, Дербент)
- дополнительный досмотр транспортных средств на западном и южном направлении



# Конкуренция путей и технологий. Сотрудничество бизнеса и власти

- Риск ухода зарубежных грузовладельцев на маршруты МТК ТРАСЕКА через Азербайджан – Грузию – Турцию
- Конкуренция с традиционными морскими путями и логистикой проекта «Путь и Пояс»  
Время доставки контейнера из Индии в ЕС по земле (20-30 суток) и по морю (30-40 суток) сравнимы, а цена морем в 3 раза ниже
- Арктика: МТК «СМП»  
Сдвиг сроков вправо. В перспективе создание нового круглогодичного судоходного маршрута для транспортировки генеральных и контейнерных грузов, соединение МТК «СМП» с другими транспортными коридорами и перспективными направлениями создаст мост из Центральной Азии в Северную Европу, США и Канаду
- Новая транспортная инфраструктура и направления. В частности проект «Кызыл-Курагино» и выход в Китай через Монголию
- Цифровизация
- Упрощение таможенного обслуживания
- Стоимость фрахта и перевозки
- Логистические центры и складские мощности

**Сотрудничество и координация транспортно-логистических компаний, РЖД, портов и стивидорских компаний, таможни, страхового бизнеса**