

**А.Б. Бардаль**

## Транспортное обеспечение природно-ресурсных отраслей ДФО: изменения на фоне санкций

УДК 338.49+330.15

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы транспортного обслуживания природно-ресурсных отраслей Дальнего Востока на современном этапе. На фоне изменений транспортных условий под действием санкций анализируются примеры добывающих проектов, столкнувшихся с инфраструктурными проблемами на этапе подготовки к освоению и в процессе эксплуатации. Показано существование различных вариантов решения этих проблем: строительство собственной инфраструктуры за счет частных инвестиций, получение государственной поддержки, интернализация отрицательных экстерналий. Обобщены тенденции транспортного обслуживания в восточных регионах в 2022 г. с выделением природно-ресурсных отраслей. Наравне с возросшим дефицитом пропускной способности железных дорог, отмечены неравномерный рост тарифов на отдельные виды грузов природно-ресурсных отраслей, а также высокая степень неопределенности и изменчивости институциональных условий доступа к инфраструктуре.

**Ключевые слова:** Дальний Восток; транспортная инфраструктура; транспортное обслуживание; добывающие отрасли; логистика; природные ресурсы

### Введение

Зависимость природно-ресурсных отраслей от транспорта проявляется в нескольких аспектах. Во-первых, расположение большей части запасов в слабоосвоенных районах требует при их вовлечении в эксплуатацию создания транспортной инфраструктуры для доставки техники и рабочих, необходимых для производственного процесса. Во-вторых, многие виды добываемых природных ресурсов являются грузоемкими как минимум на первых стадиях (рудные), либо в целом (лесные, топливно-энергетические), что предполагает необходимость перевозки значительных по объему грузов от мест добычи к переработчикам (потребителям).

Безусловно, специфика ресурсов конкретизирует требования по видам транспорта, масштабам перевозки, специальным условиям. Так, инфраструктурные потребности при добыче

и поставке на рынки железной руды, угля, лесных грузов, золота или алмазов будут существенно различаться.

Высокая фрагментация, низкая степень хозяйственного освоения экономического пространства Дальнего Востока обуславливают необходимость масштабных вложений в обеспечение транспортной доступности добычи природных ресурсов в регионе. Порой объем требуемых инвестиций может быть настолько существенным, что делает экономически неэффективным вовлечение ресурсов в хозяйственный оборот. Нивелирование негативного влияния транспортного фактора для восточных регионов – один из векторов государственной политики, реализуемый через строительство инфраструктуры для резидентов территорий опережающего развития, предоставление инфраструктурных субсидий для инвесторов.

Отметим, что создаваемые схемы транспортного обслуживания природно-ресурсного сектора нестатичны и могут меняться под действием экономических, институциональных, геополитических и технологических факторов. В России плотность изменений внешней и внутренней среды социально-экономической системы возросла в 2022 г. с усилением санкционного давления стран Запада. Происходящее отразилось и на транспортном комплексе страны, особенно ее восточных районов.

Цель данной статьи – рассмотреть динамику условий транспортного обслуживания природно-ресурсных отраслей Дальнего Востока на фоне происходящих изменений санкционного периода. Учитывая преобладание на территории ДФО добычи минерально-сырьевых ресурсов, основной акцент будет сделан на этом сегменте.

### **Краткий обзор публикаций**

В научных публикациях последних лет отражаются экспертные оценки изменения параметров функционирования транспортного комплекса РФ в условиях санкционного давления. При этом транспортные процессы рассматриваются в основном на уровне либо национальной экономики в целом [Крайнова, 2022; Голубчик, Пак, 2022; Актуализация..., 2023], либо – отдельных макрорегионов [Новый импульс..., 2022; Бардаль, 2023] без детализации специфики транспортного обслуживания отраслей.

В части взаимодействия транспорта и сектора добычи природных ресурсов отдельная дискуссия сформировалась вокруг перевозок по арктическим маршрутам, включая влияние на них санкций. Экспертами рассматривается текущее состояние и перспективы разработки арктических месторождений, направления транспортировки полученных грузов [Кондратьев, 2020; Иванова, Козьменко, 2021]. Оцениваются экономические эффекты для компаний при использовании судов различных классов для перевозки нефти, в зависимости от вариантов изменения фрахтовых ставок, цен на топливо, климатических условий и пр. [Faury et al., 2020; Wang et al., 2020]. Рассматриваются влияние санкций на разрыв традиционных логистических цепочек и необходимость обеспечения транспортной связанности морской и наземной частей Арктической зоны России [Журавель, 2023]. Приводятся аргументы о необходимости корректировки стратегических целей развития СМП с учетом происходящих изменений: выхода иностранных компаний из крупных арктических добывающих проектов и аннулирования заказов на строительство танкеров [Бхагват, Халтурина, 2023].

Работы, детализирующие динамику транспортных процессов в отдельных секторах экономики, на сегодня не получили широкого распространения. Однако для ресурсных регионов страны возможность поддержания стабильного функционирования и развития добывающих отраслей, в том числе их транспортной обеспеченности, является одним из ключевых аспектов устойчивости экономической системы. В связи с этим анализ происходящих изменений транспортного обеспечения природно-ресурсного сектора представляется весьма актуальным. К сожалению, возможности оперативного мониторинга осложнены снижением объема доступной статистической информации.

### **Природно-ресурсные проекты Дальнего Востока: транспортный фактор на современном этапе**

Дефицит транспортного обеспечения ограничивает освоение природных ресурсов на Дальнем Востоке на двух принципиально различных этапах.

Во-первых, отсутствие необходимой инфраструктуры – автомобильных и железных дорог, станций и терминалов, речных и морских портов – может быть одним из лимитирующих

факторов на этапе принятия решения об освоении природных ресурсов. Примерами этого в ДФО могут быть Таежное, Десовское, Тарыннахское, Горкитское железорудные месторождения в Республике Саха (Якутия); Баимская рудная зона в Чукотском автономном округе; Гаринское железорудное месторождение в Амурской области и др. Практически все проекты первой группы имеют долгую историю, в разные периоды они находили поддержку не только у частных инвесторов, но и у государства, однако реализация откладывалась по различным причинам, среди которых важная – отсутствие транспортной инфраструктуры.

Во-вторых, недостаточная провозная способность существующих или вновь создаваемых транспортно-инфраструктурных объектов может формировать проблемы уже в процессе хозяйственного освоения. Примеры такого рода на Дальнем Востоке нам предьявляют Эльгинское месторождение в Республике Саха (Якутия); Озерное – в Республике Бурятия; Кимканское и Сутарское железорудные – в Еврейской автономной области и др.

Изменения условий транспортного обеспечения для конкретных природно-ресурсных проектов ДФО в последние годы существенно различались. Рассмотрим отдельные примеры, демонстрирующие основные тенденции, а также те, где решение вопроса транспортного обеспечения требует специфических действий.

### **Транспортная инфраструктура как лимитирующий фактор начала хозяйственного освоения**

1. Разработка ресурсов *Таежного, Десовского, Тарыннахского и Горкитского железорудных месторождений* в Республике Саха (Якутия) с общими запасами 6383,4 млн т руды<sup>1</sup> планировалась еще в рамках проекта «Комплексное развитие Южной Якутии», разработанном в 2007 г. Однако предполагаемое строительство Таежного и Тарыннахского ГОКов не было осуществлено.

Оставив за рамками обсуждения нестабильность цен и доступа на мировые рынки как причины отсрочки реализации проектов, рассмотрим значимость для них транспортного фактора. Для освоения месторождений требуется строительство железнодорожных участков до Амуру-Якутской и Байкало-Амурской

---

<sup>1</sup> Справка о состоянии и перспективах использования минерально-сырьевой базы Республики Саха (Якутия). URL: <https://www.rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/feb154b18af6584ca00ae9931b9a34d1.pdf> (дата обращения: 10.07.2023).

магистралей общей протяженностью 244 км, а также сопутствующих автомобильных дорог. Однако отсутствие подъездных дорог к месторождениям (ГОКа на их основе) – это вовсе не ключевой вопрос транспортного блока при освоении данных ресурсов в настоящее время и среднесрочной перспективе.

Сложившийся дефицит провозной способности Восточного полигона, оцениваемый в условиях переориентации внешне-экономических потоков страны в 2022 г. на уровне 140 млн т<sup>2</sup>, ограничивает возможности принятия к перевозке на восток дополнительных объемов (например, для поставки железорудного концентрата на Приморский металлургический завод).

Отметим, что с этого ракурса обсуждаемый вариант поставки концентрата для ОАО «ЕВРАЗ Объединенный Западно-Сибирский металлургический комбинат»<sup>3</sup> представляет собой вариант эффективной обратной загрузки железной дороги, однако требует полноценного экономического обоснования с учетом существенного транспортного плеча (около 4 тыс. км).

2. Проект *Баимского ГОКа* в Чукотском автономном округе также имеет длительную историю. Транспортная составляющая проблемного блока производственной инфраструктуры включает строительство автомобильной дороги от ГОКа до побережья, с прицелом на дальнейшее использование морского транспорта. За прошедшие годы обсуждалось несколько вариантов трассы с различными характеристиками. Так, один из них предполагал строительство сезонной дороги до порта Певек с обходом Чаунской губы, но он был признан неэффективным по соотношению затрат (41,5 млрд руб. в ценах 2018 г.) и результата (523 км автозимника продленного действия)<sup>4</sup>. В итоге в 2021 г. государственную поддержку получил проект круглогодичной дороги необщего пользования (420 км) и строительства морского терминала (порт Чаун) на мысе Наглейный. Дорога условно разбита на два участка: а) от г. Билибино до Песчанки (около 220 км) будет построено инвестором

---

<sup>2</sup> Дефицит провозной способности Восточного полигона оценивается в 140 млн т в год. URL: <https://portnews.ru/news/334975/> (дата обращения: 12.07.2023).

<sup>3</sup> Кудияров С. Великий угольный путь: что за разездом? URL: <https://expert.ru/expert/2022/35/velikiy-ugolnyy-put-cto-za-razyezdom/> (дата обращения: 10.07.2023).

<sup>4</sup> Таюрский В. К Баимскому месторождению на Чукотке проложат зимник продленного действия. [Эл. ресурс]. URL: <https://rg.ru/2022/04/28/reg-dfo/pri-obilii-proektov-kruglogodichnyh-dorog-k-baimskoj-rudnoj-zone-poka-rulit-zimnik.html> (дата обращения: 11.07.2023).

самостоятельно (ООО «ГДК Баимская»), б) от Песчанки до западного побережья Чаунской губы (около 200 км) будет построено инвестором на условиях «Дальневосточной концессии»<sup>5</sup>.

Весной 2023 г. Правительство РФ приняло решение о выделении бюджетных инвестиций на строительство объектов инфраструктуры морского транспорта для освоения Баимской рудной зоны. Общий размер ассигнований федерального бюджета на данный проект составит 27,6 млрд руб., в том числе 17,3 млрд руб. будет направлено на строительство грузового терминала в морском порту Певек (при его общей стоимости 42,4 млрд руб.)<sup>6</sup>. Предполагается, что за счет средств бюджета будут проведены необходимые дноуглубительные работы и строительство подходного канала. Мощность терминала составит около 2 млн т, период строительства – 2023–2026 гг.

3. Начало разработки *Гаринского железорудного месторождения* в Амурской области также во многом зависит от развития железнодорожной инфраструктуры. Строительство соединительной ветки между БАМ и Транссибирской магистралями (ст. Шимановская – Февральск) обсуждалось с 1990-х годов. Этот участок, протяженностью 289 км, должен был пройти близ Гаринского ГОКа (ст. Гарь), создаваемого в рамках горно-металлургического кластера. Дорога входила в Стратегию развития ОАО «РЖД» (утвержденную в 2008 г.)<sup>7</sup> в качестве грузообразующей линии с бюджетным финансированием 23,2 млрд руб. и планируемым сроком строительства за горизонтом 2015 г.

Компания «Петропавловск – Черная металлургия», владеющая лицензией на разработку месторождения, активно лоббировала реализацию проекта в усеченном варианте: строительство ветки Шимановская – Гарь с выходом на Транссибирскую магистраль (протяженность – 148 км). Предполагалось, что ежегодно 7 млн т железной руды будут отправляться на Кимкано-Сутарский ГОК для дальнейшего обогащения, а затем большая

---

<sup>5</sup> ГДК Баимская применит механизм дальневосточной концессии для развития транспортной инфраструктуры Баимского ГОК. URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/gdk-baيمskaya-primenit-mekhanizm-dalnevostochnoy-kontsessii-dlya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-32044/> (дата обращения: 12.07.2023).

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 1 марта 2023 г. № 484-р. URL: <http://government.ru/docs/47952/> (дата обращения: 11.07.2023).

<sup>7</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: утв. Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р. URL: <http://government.ru/docs/19759/> (дата обращения: 12.07.2023).

часть концентрата пойдет на экспорт. Однако в начале 2019 г. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока не допустило проект Гаринского ГОКа к конкурсу на получение государственной поддержки.

С учетом современной ситуации загрузки Транссибирской магистрали и вопросов функционирования мостового перехода Нижнеленинское–Тунцзян (о которых скажем далее) транспортная часть проекта сложнореализуема. С 2020 г. разработка Гаринского месторождения связывается со строительством мощностей по производству горячебрикетированного железа для обеспечения стальной судостроительных заводов Дальнего Востока: ССК «Звезда», ПАО «Амурский судостроительный завод», АО «Хабаровский судостроительный завод»<sup>8</sup>.

### **Проблемы с транспортной инфраструктурой в процессе хозяйственного освоения**

1. Вопросы обеспеченности транспортной инфраструктурой сопровождают уникальное *Эльгинское угольное месторождение* уже не одно десятилетие. Для его освоения ООО «Мечел» в период 2008–2011 гг. построил железнодорожную ветку необщего пользования Улак – Эльга [Ягольницер, 2010], протяженностью 321 км, предоставляющую выход на БАМ<sup>9</sup>.

После смены собственника в 2020 г. на месторождении происходит наращивание объемов добычи, сопровождающееся обновлением оборудования и техники, строительством обогатительных фабрик, усилением участка железной дороги (возможность перевозки до 30 млн т на начало 2023 г.). По итогу 2022 г. отгрузка с Эльгинского месторождения составила 17,3 млн т угля. Значительная часть добываемых ресурсов направляется на экспорт (в основном – в КНР). Планы развития компании предполагают рост отгрузки угля до 30 млн т к 2025 г. Однако их реализация сталкивается с ограничением провозных возможностей Восточного полигона РЖД, обострившимся в связи с изменениями внешнеэкономических грузопотоков России в условиях санкционного давления.

---

<sup>8</sup> Развитие Кимкано-Сутарского ГОКа позволит запустить производство горячебрикетированного железа. URL: <http://assoc.khv.gov.ru/news/4057> (дата обращения: 12.07.2023).

<sup>9</sup> Строительство дороги начиналось ОАО «Бамстроймеханизация» по заказу Министерства путей сообщения РФ в 2000 г., однако в конце 2001 г. было принято решение о прекращении финансирования.

Собственник месторождения ООО «ЭльгаУголь» (актив ООО «УК “ЭЛСИ”») нашел решение проблемы в строительстве альтернативного БАМу частного экспортного коридора: железной дороги Эльга – Чумикан (или «Тихоокеанской железной дороги» протяженностью 531 км) и морского терминала «Порт Эльга» (30 млн т в год) на мысе Манорский в Хабаровском крае. Работы по строительству железной дороги начались в 2022 г. и активно поддерживаются региональными органами власти<sup>10</sup>. Начало эксплуатации транспортного коридора анонсировано на 2025 г., хотя в профессиональном сообществе высказываются сомнения относительно достаточности объявленных инвестиций и возможности круглогодичной эксплуатации предполагаемого порта.

2. Проблемы слабого развития транспортной инфраструктуры проявляются у *Озерного ГОКа* в Республике Бурятия, создаваемого на основе ресурсов Озерного и в перспективе Назаровского месторождений полиметаллических руд (цинк, свинец, серебро, золото). Комбинат расположен в 30 км от автомобильной дороги регионального значения Улан-Удэ – Романовка – Чита и 160 км от Транссибирской магистрали. Планируемые ежегодные объемы производства (с учетом Назаровского месторождения): 882,5 тыс. т цинкового концентрата, 108,4 тыс. т свинцового концентрата, 1,24 т золота и 100 т серебра<sup>11</sup>. Первоначально для обеспечения работы ГОК было предусмотрено строительство железной дороги до Транссибирской магистрали. Рассматривались два варианта точек выхода: ветка от ГОК до ст. Могзон (Читинская область) или до ст. Новоильинский (Республика Бурятия).

Проект линии Могзон – Озерный ГОК был разработан еще в 1985 г. институтом «Ленгипротранс», этот участок должен был стать частью соединительной дороги между БАМ и Транссибом: Новый Уоян – Могзон (около 670 км). Однако до того, как проект был свернут в 1995 г. из-за отсутствия финансирования, успели построить лишь около 20 км. Позже в 2008 г. обсуждалось соединение двух широтных магистралей по маршруту

---

<sup>10</sup> *Дмитракова Т.* На Дальнем Востоке строится первая в России частная железная дорога. [Эл. ресурс]. URL: <https://rg.ru/2023/06/14/reg-dfo/doroga-k-okeanu.html> (дата обращения: 13.07.2023).

<sup>11</sup> Озерное месторождение. URL: <https://nedradv.ru/nedradv/invetsp?obj=9ca8e2d2ab6e71575d82c482dcff2688> (дата обращения: 14.07.2023); Назаровское месторождение. URL: <https://nedradv.ru/nedradv/invetsp?obj=d63bd630c3a0d64877dd8a1ea4013ce0> (дата обращения: 14.07.2023).

Новый Уоян – Новоильинский (протяженность около 780 км). В этом случае грузовая база железной дороги возрастала за счет попадающих в ареал обслуживания нового участка месторождений флюорита и угля. Проект претендовал на финансовую поддержку Инвестфонда, однако не был принят<sup>12</sup>.

После смены нескольких собственников в реализуемом с 2019 г. проекте создания Озерного ГОК транспортная часть представлена лишь автомобильной дорогой до существующей сети (около 30 км) и внутренними дорогами для обеспечения производственных процессов.

В 2021 г. началось строительство обогатительной фабрики, приобретение оборудования, в 2022 г. – добыча и складирование запасов полиметаллических руд. Запуск запланирован на лето 2023 г., выход на полную мощность – к 2024 г.<sup>13</sup> Однако уже на этапе подготовки к эксплуатации ГОК возникли проблемы с транспортным обслуживанием.

Летом 2022 г. нерешенный транспортный вопрос проявился в форме отрицательной экстерналии: зафиксировано существенное негативное воздействие на региональную автодорожную сеть грузовых перевозок на комбинат. Дороги общего пользования не выдерживают дополнительную нагрузку. Осенью 2022 г. для решения проблемы было заключено концессионное соглашение о реконструкции между одной из дочерних компаний Озерного ГОКа и властями Республики Бурятия по реконструкции автомобильной дороги<sup>14</sup>. Таким образом, предприятие интернализует возникший внешний эффект, применяя доступные инструменты государственной поддержки.

3. На этапе эксплуатации ресурсного проекта возникли проблемы с перевозками по кроссграничному *железнодорожному мосту Нижнеленинское – Туңзян (ЕАО)*, построенному в свое время с учетом обеспечения экспортных поставок продукции Кимкано-Сутарского ГОК, основными потребителями которой

---

<sup>12</sup> Михалев С. Рудный путь. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=724658> (дата обращения: 15.07.2023).

<sup>13</sup> Озёрный ГОК: старт добычи цинка и свинца в Бурятии. URL: <https://dprom.online/mtindustry/ozyerniy-gok-tseenk-ee-sveenyets/> (дата обращения: 15.07.2023).

<sup>14</sup> Правительство Бурятии и Озерный ГОК заключили соглашение о реконструкции автодороги Улан-Удэ – Романовка – Чита. URL: <https://burunen.ru/news/economy/93327-pravitelstvo-buryatii-i-ozernyy-gok-zaklyuchili-soglasenie-o-rekonstruktsii-avtodorogi-ulan-ude-rom/> (дата обращения: 15.07.2023).

являются компании КНР. Весной 2022 г. были завершены работы по строительству моста, осенью открыто движение. Объявлено об ограничении объема перевозок до 5,5 млн т в год до реконструкции подъездного участка Биробиджан – Ленинск и другой инфраструктуры. Предполагается, что после окончания работ возможности перевозок по мосту возрастут до 20 млн т. С начала движения в ноябре 2022 г. по июнь 2023 г. (более полугода) через мост в ЕАО было отправлено лишь 310 тыс. т железной руды и 690 тыс. т угля<sup>15</sup>.

Проблемными моментами созданного транспортного перехода являются ограниченный режим работы таможенного пункта на границе и тарифная политика владельца инфраструктуры. С мая 2023 г. пограничный пункт переведен на круглосуточный режим работы, однако пропускает в среднем один состав в сутки, в то время как для достижения 5,5 млн т ежегодных перевозок необходимо выйти на пропуск пяти пар поездов в сутки: эта цифра согласована с китайской стороной и должна быть увеличена в дальнейшем. Кроме того, у пункта пропуска существуют ограничения по номенклатуре грузов и работе с импортом. Для решения этих вопросов необходимы дополнительное обустройство самого пункта и развитие инфраструктуры пограничной станции, в том числе строительство грузового двора.

Ограничивающим перевозки фактором является тарифная политика владельца инфраструктуры ООО «Рубикон». Компания применяет дискриминационные тарифы: провоз через пункт пропуска тонны руды стоит дороже (500 руб.), чем угля (450 руб.). Тариф на пропуск порожнего вагона составляет 250 руб.<sup>16</sup> При этом, что стремление собственника как можно скорее вернуть вложенные в строительство средства в целом логично, его непродуманная политика приводит к созданию перекосов в транспортной системе. Так, затраты на перевозку руды Кимкано-Сутарского ГОК в КНР, по данным представителей компании, сегодня ниже при использовании железнодорожного пограничного перехода

---

<sup>15</sup> Первый миллион тонн грузов перевезли по железнодорожному мосту Нижнеленинское – Туңцзыан. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pervyy-million-tonn-gruzov-perevezli-po-zheleznodorozhnomu-mostu-nizhneleninskoe-tuntszyan/> (дата обращения: 15.07.2023).

<sup>16</sup> Усов П. Амур как Рубикон. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/amur-kak-rubikon/> (дата обращения: 16.07.2023).

Гродеково (Приморский край), транспортное плечо до которого больше на тысячу километров.

В результате мост, который должен был обеспечить кросс-граничные перевозки сырьевых экспортных грузов и снизить напряженность на восточном плече Транссибирской магистрали, не выполняет эти задачи.

### **Общая динамика транспортных условий в 2022–2023 гг.: институциональные и тарифные аспекты**

Переходя от отдельных примеров к более общим тенденциям транспортного обслуживания природно-ресурсных отраслей, отметим, что в течение 2022 г. «традиционная» проблема дефицита провозной способности железных дорог Восточного полигона, накапливающаяся последние годы на фоне «поворота на Восток», приобрела новый масштаб под влиянием геополитических факторов.

С весны 2022 г. наблюдалось резкое изменение логистических цепочек в связи с закрытием западных портов, уходом крупных транспортных компаний с российского рынка, ограничением автомобильного движения со странами Европы, переориентацией маршрутов при снижении масштабов либо разрыве торговых связей с недружественными странами.

На рынке транспортных услуг Дальнего Востока происходящее привело к обострению конкуренции между грузоотправителями за ограниченную инфраструктуру. В результате в течение 2022 г. наблюдалось следующее:

1) увеличение на 56% объемов отправок лесных грузов, нефти, металлов, контейнеров из центральных и западных регионов России в восточном экспортном направлении;

2) увеличение тарифов железной дороги, превышающее запланированные значения: в январе 2022 г. произошло общее плановое повышение тарифов на 6,8%; в июне 2022 г. – новое экстренное повышение на 11,0%. В январе 2023 г. тариф опять вырос за счет базовой индексации и надбавки на капитальный ремонт в размере 10,0%. Помимо общего роста тарифов, для грузов природно-ресурсного сектора были введены дополнительные изменения, ухудшающие их положение: в июне 2022 г. были отменены понижающие коэффициенты на перевозку угля

за дальность (0,4) и на экспорт (0,895); в январе 2023 г. отменен понижающий коэффициент на перевозку руд и железорудных концентратов на экспорт на расстояние свыше 5 тыс. км (0,865), вместо него установлен коэффициент 1,3<sup>17</sup>. Таким образом, затраты на перевозку отдельных видов грузов природно-ресурсного сектора (уголь, руда) существенно возросли;

3) неоднократные изменения институциональных условий доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта. Весной 2022 г. было объявлено о приостановке Правил недискриминационного доступа (ПНД) до 1 июля 2022 г.<sup>18</sup> Это означало отмену гарантий приоритета перевозок определенных объемов угля из Кузбасса, республик Хакасия, Бурятия и Тыва, занимавших в последние годы значительную часть провозных способностей железной дороги<sup>19</sup>. Для определения очередности перевозок были введены временные правила ОАО «РЖД», понижающие уровень принятия решений о доступе к инфраструктуре<sup>20</sup>. Однако с 1 июля 2022 г. региональные квоты на вывоз угля были подтверждены в следующих объемах: Кемеровская область – 58 млн т, Республика Хакасия – 9 млн т, Республика Бурятия – 9,1 млн т, Республика Тыва – 400 тыс. т. Одновременно был продлен срок приостановки действия ПНД (до конца 2022 г.) и восстановлено действие ранее принятой методики Минэнерго РФ для Кузбасса, устанавливающей зависимость использования квоты на вывоз угля в восточном направлении от отправок на запад. На фоне сложившейся в 2022 г. геополитической ситуации это существенно затруднило использование квот;

4) в условиях предоставления железной дороге возможности выбора (приоритизации) грузов для перевозки проявилась

---

<sup>17</sup> *Скорлыгина Н.* Тарифы ОАО «РЖД» вырастут на 10%. [Эл. ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5651246> (дата обращения: 28.06.2023).

<sup>18</sup> О приостановлении действия постановления Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710: утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.2022 г. № 304. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202203070009> (дата обращения: 14.07.2023).

<sup>19</sup> *Гусаченко Н.* Продление временных правил очередности перевозок: как они влияют на экспорт и какой экономический эффект несут? URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/prodlenie-vremennykh-pravil-ocherednosti-perevozok-kak-vliyayut-na-eksport-i-kakoy-ekonomicheskii-ef/> (дата обращения: 14.07.2023).

<sup>20</sup> Временные правила определения очередности перевозок грузов: приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 27.12.2022 г. № 102. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=443869#3FkikdTQdUHTCnt21> (дата обращения: 14.07.2023).

ее заинтересованность в высокодоходных грузах: доходная ставка при перевозке каменного угля в 1,6 раза ниже, чем руды, в 2,6 раза ниже лесных грузов, более чем в 4 раза ниже металлов<sup>21</sup>;

5) дополнительные технические ограничения перевозок, возникающие при ремонтно-строительных «окнах» на железной дороге в рамках инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». Так, в 2022 г. проводились работы по строительству железнодорожной развязки на перегоне Волочаевка I – пост Тунгусский (ЕАО). На станции Смоляниново (Приморский край) построен новый и обновлен старый приемоотправочный парк, удлинены приемоотправочные пути. На станциях Чернышевск-Забайкальский, Пеньковская (Забайкальский край), Уруша, Ту и Горелый (Амурская область) проводились работы по переустройству путевой инфраструктуры, удлинению действующих и строительству новых приемоотправочных путей.

Таким образом, наблюдались общее повышение затрат на перевозку грузов природно-ресурсных отраслей и высокий уровень неопределенности институциональных изменений доступа к ограниченной инфраструктуре на Дальнем Востоке.

## **Заключение**

На известный вопрос: «Есть ли жизнь после санкций?», однозначно можно дать положительный ответ. Безусловно, потребность в транспорте, выполняющем инфраструктурную задачу, остается производной по отношению к основной продукции природно-ресурсного сектора. Вводимые против России ограничения влияют на переоценку экономической значимости определенных ресурсов, а, следовательно, стимулируют реализацию проектов по их добыче (в некоторых случаях даже тех, реализация которых откладывалась много лет). Высокие оценки экономической эффективности проектов приводят к повышению необходимости создания транспортной инфраструктуры, стимулируя вложение частных инвестиций (Тихоокеанская железная

---

<sup>21</sup> Обзор работы грузового железнодорожного транспорта. М.: СРО Союз операторов железнодорожного транспорта, 2023. 36 с.

дорога), либо активное использование возможных форм государственной поддержки (Озерный ГОК).

Поднимаемая тема настолько обширна, что за рамками данной статьи остались многие ее вопросы, связанные, например, с эффективностью применяемых инструментов государственной поддержки развития транспортной инфраструктуры для природно-ресурсных проектов, влиянием санкций на внутренние параметры транспортного комплекса, оценку комплексизирующего эффекта обеспечения транспортной доступности отдельных проектов. Это станет вектором дальнейшей работы.

## Литература

Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Часть 2. / Под ред. С.Н. Васильева и др. Нижний Новгород, Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. 336 с.

*Бардаль А.Б.* Транспортная составляющая экономического суверенитета России: региональный аспект // Друкеровский вестник. 2023. № 2. С. 229–240. DOI: 10.17213/2312–6469–2023–2–229–240

*Багват Д.В., Халтуринская В.А.* Эволюция российской государственной политики развития СМП (2018–2022 гг.): влияние геополитических и геоэкономических факторов // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 116–155. DOI: 10.37482/issn2221–2698.2023.51.116

*Голубчик А.М., Пак Е.В.* Экономические санкции в отношении России: транспортный аспект // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 3. С. 50–58. DOI: 10.24412/2072–8042–2022–3–50–58

*Журавель В.П.* Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2023. № 2. С. 125–135. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

*Иванова М.В., Козьменко А.С.* Пространственная организация морских коммуникаций Российской Арктики // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 2. С. 92–104. DOI: 10.15838/esc.2021.2.74.6

*Кондратьев В.Б.* Минеральные ресурсы и будущее Арктики // Горная промышленность. 2020. № 1. С. 87–96. DOI: 10.30686/1609–9192–2020–1–87–96.

*Крайнова В.В.* Тренды развития экономики морского и речного транспорта в условиях пост-пандемии и новых санкций // Научные проблемы водного транспорта. 2022. № 73. С. 137–147. DOI: 10.37890/jwt.vi73.330

Новый импульс Азиатской России / Под ред. В.А. Крюкова, Н.И. Сулова. Новосибирск, Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2022. 572 с.

*Ягольницер М.А.* Потенциал твердых полезных ископаемых в зоне БАМа и перспективы их освоения // Регион: экономика и социология. 2010. № 4. С. 203–224.

Faury, O., Cheaitou A., Givry P. (2020). Best maritime transportation option for the Arctic crude oil: A profit decision model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. Vol. 136. 101865. DOI: 10.1016/j.tre.2020.101865

Wang D., Ding R., Gong Y., Wang R., Wang J., Huang X. (2020). Feasibility of the Northern Sea Route for oil shipping from the economic and environmental perspective and its influence on China's oil imports. *Marine Policy*. Vol. 118. 104006. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104006

Статья поступила 19.07.2023

Статья принята к публикации 25.07.2023

**Для цитирования:** Бардаль А.Б. Транспортное обеспечение природно-ресурсных отраслей ДФО: изменения на фоне санкций // ЭКО. 2023. № 10. С. 48–63. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-10-48-63

### Информация об авторе

Бардаль Анна Борисовна (Хабаровск) – доктор экономических наук, доцент. Институт экономических исследований ДВО РАН.

E-mail: Bardal@ecrin.ru; ORCID: 0000–0002–9944–4714

## Summary

*A.B. Bardal*

### Transport Logistics for Natural Resource Industries in the Far East Federal District: Changes Amid Sanctions

**Abstract.** The paper deals with the issues of transportation services for natural resource industries of the Far East at the present stage. Against the background of changes in transport conditions under the influence of sanctions, the author analyzes examples of extractive projects that faced infrastructural problems at the stage of preparation for development and in the process of operation. The study shows the existence of various options for solving these problems: building their own infrastructure through private investment, receiving state support, internalization of negative externalities. The trends of transportation service in the eastern regions in 2022 are summarized with the allocation of natural resource industries. Along with the increased deficit of railroad capacity, the uneven growth of tariffs for certain types of cargoes of natural resource industries, as well as a high degree of uncertainty and variability of institutional conditions of access to infrastructure are noted.

**Keywords:** *Far East; transportation infrastructure; transportation services; extractive industries; logistics; natural resources*

## References

Bardal', A.B. (2023). Transport component of Russia's economic sovereignty: regional aspect. *Drukerovskij vestnik*. No. 2. Pp. 229–240. DOI: 10.17213/2312–6469–2023–2–229–240 (In Russ.).

Bkhagvat, D.V., Khalturinskaya, V.A. (2023). The evolution of the Russian state policy for the development of the NSR (2018–2022): the impact of geopolitical

and geo-economic factors. *Arctic and North*. No. 51. Pp. 116–155. DOI: 10.37482/issn2221–2698.2023.51.116 (In Russ.).

Faury, O., Cheaitou, A., Givry, P. (2020). Best maritime transportation option for the Arctic crude oil: A profit decision model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. Vol. 136. 101865. DOI: 10.1016/j.tre.2020.101865.

Golubchik, A.M., Pak, E.V. (2022). Economic sanctions against Russia: transport aspect. *Russian Foreign Economic Journal*. No. 3. Pp. 50–58. DOI: 10.24412/2072–8042–2022–3–50–58 (In Russ.).

Ivanova, M.V., Koz'menko, A.S. (2021). Spatial organization of sea communications in the Russian Arctic. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*. Vol. 14. No. 2. Pp. 92–104. DOI: 10.15838/esc.2021.2.74.6 (In Russ.).

Kondrat'ev, V.B. (2020). Mineral resources and the future of the Arctic. *Russian Mining Industry*. No. 1. Pp. 87–96. DOI: 10.30686/1609–9192–2020–1–87–96. (In Russ.).

Krainova, V.V. (2022). Trends in the development of the economy of sea and river transport in the context of the post-pandemic and new sanctions. *Russian Journal of Water Transport*. No. 73. Pp. 137–147. DOI: 10.37890/jwt.vi73.330 (In Russ.).

*New impetus from Asian Russia*. (2022). Ed. by Kryukov V.A., Suslov N.I. Novosibirsk, Publishing House Institute of Economics and Organization of Industrial Production SB RAS. 572 p. (In Russ.).

*Updating the transport strategy of Russia as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation*. Part 2. (2023). Nizhny Novgorod, Volga State University of Water Transport. 336 p. (In Russ.).

Wang, D., Ding, R., Gong, Y., Wang, R., Wang, J., Huang, X. Feasibility of the Northern Sea Route for oil shipping from the economic and environmental perspective and its influence on China's oil imports. (2020). *Marine Policy*. Vol. 118. 104006. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104006

Yagol'nitsner, M.A. (2010). The potential of solid minerals in the BAM zone and prospects for their development. *Region: Economics and Sociology*. No. 4. Pp. 203–224. (In Russ.).

Zhuravel', V.P. (2023). Northern Sea Route: estimates and forecasts. *Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS*. No. 2. Pp. 125–135. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135 (In Russ.).

**For citation:** Bardal, A.B. (2023). Transport Logistics for Natural Resource Industries in the Far East Federal District: Changes Amid Sanctions. *ECO*. No. 10. Pp. 48–63. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-10-48-63

#### Information about the author

*Bardal, Anna Borisovna* (Khabarovsk) – Doctor of Economic Sciences, Assistant Professor. Economic Research Institute FEB RAS.

E-mail: Bardal@ecrin.ru; ORCID: 0000–0002–9944–4714