

6. Кошелев А.С. Разработка метода формирования интегрированной системы энергосбережения на высокотехнологичном промышленном предприятии: дис. канд. экон. наук. М., 2024. 210 с.
7. Мантаев Х.З., Оказов З.П., Тотиков З.В. Рациональное природопользование. Монография. Махачкала: АЛЕФ, 2020. 250 с.
8. Миненко Е.Н. Разработка теоретических и методических основ энергопрессосбережения в жилищном строительстве: дис. канд. техн. наук. Ростов н/Д., 2019. 195 с.
9. Нурбаева Н.А., Ахметова А.А. Теоретические основы воздействия строительства ЖК на окружающую среду // In The World Of Science and Education. 2024. № 4. С. 10–13.
10. Павлов К.С., Олифер А.С., Казиахмедов А.М. Инновационные технологии в экологически устойчивом строительстве спортивных объектов // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2023. № 7-1. С. 87–92.
11. Щелчков К.А. Разработка подходов к эколого-технологическому регулированию деятельности промышленных предприятий на протяжении их жизненного цикла: дис. канд. техн. наук. М., 2023. 220 с.
12. Юдин С.А. Проблемы энергоэффективности в отрасли строительства // Научный журнал молодых ученых. 2020. № 3. С. 130–133.
13. Zgalat-Lozynskyy Ostap & Zgalat-Lozynska Liubov. Development and implementation of innovative 3D printing technologies in construction // Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. 2020. No. 70.

УДК 656(470)

СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЯХ

*Евграфов Никита Алексеевич,
аспирант, e-mail: grrafnikos@yandex.ru*

*Скворцова Галина Геннадьевна,
кандидат экономических наук, доцент,
e-mail: gala-skvertsova@yandex.ru*

*Тверской государственный технический университет,
г. Тверь, Россия*

© Евграфов Н.А., Скворцова Г.Г., 2025

Аннотация: рассмотрены состояние и перспективы развития транспортного комплекса России в современной системе экономических отношений, в которой применяются запреты и ограничения в форме экономических санкций. Транспортная стратегия Российской Федерации направлена на решение общесистемных проблем, связанных с развитием транспортной системы страны. Обосновано, что для минимизации негативного влияния санкций на транспортную отрасль, необходимо разработать новые механизмы обеспечения экономической безопасности российских предприятий.

Ключевые слова: санкции, экономическая безопасность предприятия, транспортный комплекс.

THE CURRENT STATE AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN TRANSPORT COMPLEX IN MODERN REALITIES

*Evgrafov N.A., Skvortsova G.G.,
Tver State Technical University*

Abstract: the state and development prospects of the transport complex of Russia are examined in the modern system of economic relations, in which prohibitions and restrictions in the form of economic sanctions are applied. The transport strategy of the Russian Federation is aimed at solving system-wide problems associated with the development of the country's transport system. In order to minimize the negative impact of sanctions on the transport industry, it is necessary to develop new mechanisms to ensure the economic security of Russian enterprises.

Keywords: sanctions, economic security of the enterprise, transport complex.

Транспортная система России играет важнейшую роль в обеспечении экономического роста страны, связывая различные регионы и содействуя развитию международной торговли. Сегодня, в условиях значительных изменений в экономике и политике, транспортный сектор сталкивается с новыми вызовами.

Деятельность транспортного комплекса России основана на услугах транспорта и представлена пассажирскими и грузовыми перевозками по различным видам транспорта: железнодорожному, автомобильному, воздушному, морскому и внутреннему водному. Перечисленный транспорт относится к отраслям Минтранса России. Доставка грузов по трубопроводному виду транспорта относится к компетенции других ведомств. Каждый из них обладает своими уникальными характеристиками и выполняет определенные функции в общей транспортной сети.

Транспортная система Российской Федерации обеспечивает получение порядка 6–8 % ВВП. По итогам 2023 года в Российской Федерации перевезено: пассажиров всеми видами транспорта общего пользования – 10 158,7 млн чел., грузов – 8 656,7 млн т [8]. Транспортная система напрямую коррелирует с экономикой страны, устойчивое развитие которой невозможно без развития деятельности транспорта. Подробнее о тесной взаимосвязи ВВП и грузооборота см. [5].

Следует отметить, что транспортный комплекс играет ключевую роль в достижении государственных целей в части обеспечения национальной безопасности, экономического роста (в том числе за счет развития смежных отраслей и косвенных эффектов от транспортного комплекса) и связанности территории страны.

Краткий обзор научной литературы позволяет выявить основные проблемы и сложности развития транспортного комплекса, в том числе и финансовые, как внутреннего характера, так и возникшие в результате ограничительных мер, принимаемых недружественными странами.

Общесистемные проблемы развития транспортной системы Российской Федерации исследует О.Н. Коновалова [4]. По ее мнению, «одной из наиболее значимых проблем является несбалансированность развития единой транспортной системы России», а именно:

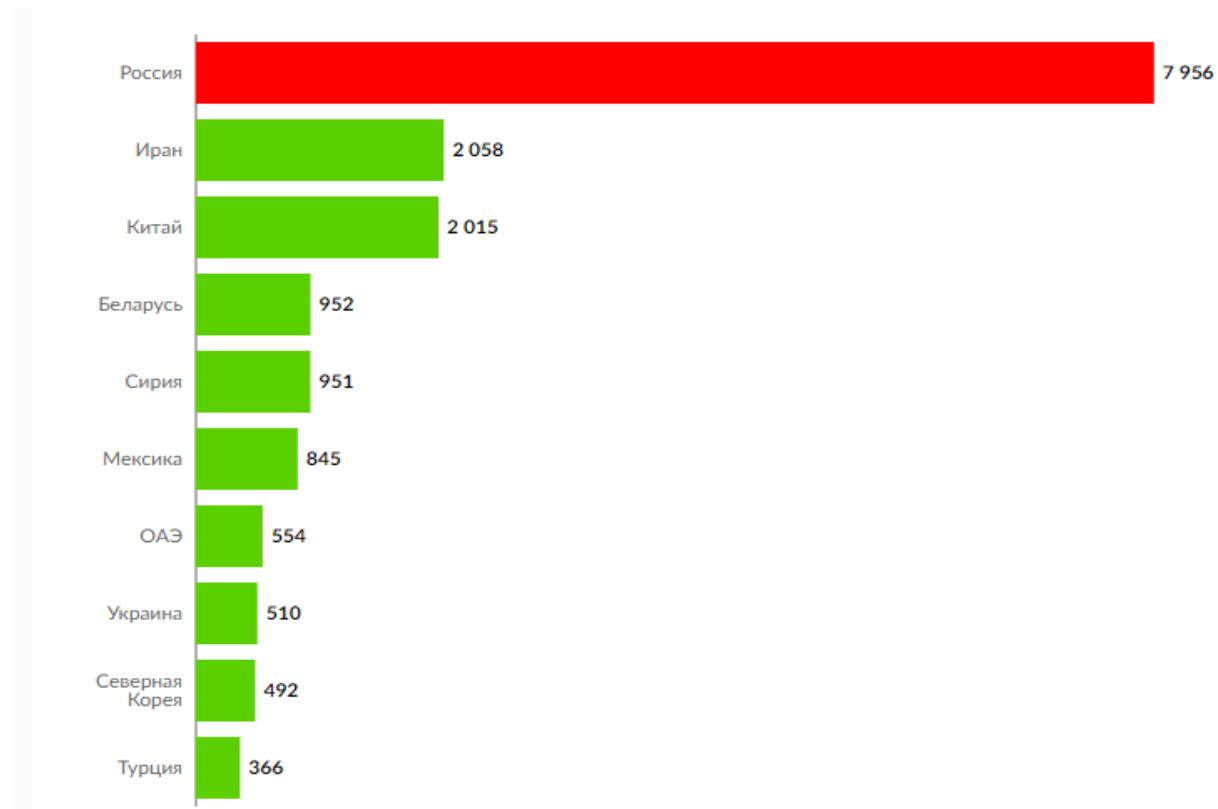
диспропорция в темпах и масштабах развития разных видов транспорта (например, высокие темпы автомобилизации, отставание развития внутреннего водного транспорта);

недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры (в частности, уровень автомобильных дорог не соответствует уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки);

территориальная неравномерность транспортной инфраструктуры.

Названные проблемы снижают конкурентоспособность отечественных транспортных компаний как на внутреннем, так и на международном рынке транспортных услуг.

Серьезное влияние на развитие и поддержку транспортной отрасли в России оказывают санкции. Ограничительные меры были введены рядом государств и международных организаций в 2014 году после присоединения Крыма и усилились в 2022 году в связи с началом специальной военной операции. На данный момент Россия лидирует в мире по количеству наложенных на нее санкций (рисунок).



Распределение фигурантов санкций по странам [6]

На диаграмме отражено, что по числу санкций Россия в 3,87 раза опережает Иран. Они введены крупнейшим в мире блоком развитых стран – Соединенными Штатами Америки и Евросоюзом, а также тесно связанными с ними странами, такими как Канада, Австралия, Япония и др. Санкции включают в себя различные меры, от ограничения доступа на финансовые рынки и до запрета на торговлю определенными товарами и услугами.

Санкции оказали заметное негативное воздействие на транспортную отрасль страны, поскольку ограничили возможности доступа к международным финансовым ресурсам и передовым технологиям. Это создало трудности для развития и обновления транспортной инфраструктуры, требующей значительных капиталовложений и современных технических решений.

В частности, реализация ряда крупных проектов, направленных на расширение и модернизацию железнодорожных сетей и автодорог, могла быть усложнена или отсрочена из-за финансовых ограничений. Кроме того, санкции осложнили работу российского авиационного сектора, так как ограниченный доступ к международным кредитам затруднил обновление и модернизацию авиапарка. Помимо того, запрет на поставки определенного оборудования, включая комплектующие и ремонтные материалы, существенно усложнил выполнение ключевых транспортных проектов.

Воздушное сообщение пострадало из-за ограничений на поставку запчастей для ремонта и технического обслуживания бортов западного производства. Это затруднило техническое обслуживание воздушного флота и повлияло на безопасность полетов.

Морские перевозки также испытывали трудности из-за ограничений на доступ к западным портам и докам для ремонта и технического обслуживания судов. В долгосрочной перспективе это может сказаться на конкурентоспособности российских перевозчиков на мировом рынке.

С введением санкций значительно изменились схема глобальной логистики и маршруты доставки грузов из северных российских портов к причалам Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов. Ведущие мировые логистические компании, особенно специализирующиеся на морских контейнерных перевозках, прекратили принимать российские грузы из-за осложнения геополитической обстановки. Система бронирования терминалов стала недоступной, и отправленные в Россию контейнеры оставались разгруженными в портах. Российскому бизнесу пришлось покрывать издержки за хранение скопившихся грузов. По некоторым оценкам, количество контейнеров, застрявших на пути в Россию, превышало 300 тысяч. Этот бойкот затронул около

50 % импортируемых в Россию товаров и до 60 % экспортимой продукции [10].

На решение общесистемных проблем внутри страны нацелена Транспортная стратегия России до 2030 года с прогнозом до 2035 года (далее – Стратегия) [9].

В Стратегии прописаны проекты, направленные на развитие транспортной отрасли Российской Федерации (таблица).

Таблица
Проекты в транспортной отрасли Российской Федерации

Вид транспорта	Проекты
Автомобильный транспорт	Строительство и реконструкция дорог федерального значения, включая автомобильные дороги М-4 «Дон», М-11 «Нева», участки Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области
Водный транспорт	Строительство новых портовых мощностей и расширение имеющихся в рамках проектов в портах Сабетта, Бронка, Усть-Луга, Высоцк, Новороссийск, Мурманск, Калининград, Тамань и Темрюк, строительство уникальных новых атомных ледоколов для развития Северного морского пути и т. д.
Воздушный транспорт	Создание первой в Российской Федерации низкобюджетной авиакомпании, строительство новых аэропортов («Гагарин» в Саратове, «Жуковский» в Москве) и новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в аэропорту Шереметьево, ввод в эксплуатацию объектов аэродромной инфраструктуры в аэропортах «Новый» (Хабаровск), «Баландино» (Челябинск), «Алыкель» (Норильск), «Минеральные Воды», «Соловки» (аэродромный комплекс), «Верхневилюйск» (Республика Саха (Якутия)), «Оссора» (Камчатский край), возобновление работы ряда региональных аэропортов («Грабцево» в Калуге и др.))
Железнодорожный транспорт	Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей, перевод железнодорожной инфраструктуры на острове Сахалин на общероссийскую колею, начало работ по строительству северного широтного хода, запуск скоростных пригородных поездов («Ласточка» и «Иволга») на ряде направлений, запуск пассажирского движения на Московском центральном кольце, создание с запуском Московских центральных диаметров единой системы пригородно-городского рельсового транспорта в Москве

Стратегия охватывает выполнение таких ключевых заданий, как:

устранение территориальной разобщенности и увеличение транспортной доступности регионов;

развитие мобильности жителей страны и стимулирование внутреннего туристического потока;

расширение грузоперевозок и ускорение мультимодальных логистических процессов;

превращение транспортного сектора в цифровой и низкоуглеродный с активным внедрением новейших технологий.

Некоторые проекты, указанные в Стратегии, уже реализованы или находятся на финальных стадиях, что говорит о достаточности ресурсов и правильном планировании.

Исследование влияния санкций на российскую экономику [2, 3, 7] показывает успешную адаптацию к санкционному давлению. Так, российская транспортная отрасль активно наращивает свое присутствие на новых рынках, включая Азию и Ближний Восток. Это означает дополнительные возможности для обхода санкционных ограничений и повышения конкурентоспособности российских транспортных компаний на международной сцене.

Ключевым направлением в стратегии противостояния санкциям стало импортозамещение, в том числе и в транспортном комплексе страны. Упор делается на развитие отечественной промышленности и модернизацию производственных мощностей. С этой целью реализуются программы государственной поддержки, инвестируются значительные средства.

Таким образом, несмотря на финансовую поддержку транспортного комплекса на федеральном уровне, каждый хозяйствующий субъект транспортной сферы должен обеспечить экономическую безопасность, т. е. такое состояние, при котором экономическая система этого уровня имеет возможность эффективно функционировать и развиваться и при этом обладает не только устойчивостью к различного рода угрозам и вызовам, но и способностью противодействовать им [1].

Дальнейшие исследования должны быть направлены на выявление причинно-следственной связи между способностью предприятия противодействовать различного рода угрозам и вызовам, связанным с санкционным давлением на транспортную сферу, что сформирует предпосылки для формирования нового организационно-экономического механизма обеспечения экономической безопасности предприятий транспорта в условиях санкций. Использование такого механизма, возможно, позволит нивелировать риски внешней среды и обеспечить

сбалансированное экономическое развитие предприятий транспортного комплекса России, что внесет весомый вклад в обеспечение национальной безопасности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Александров Г.А., Вякина И.В., Скворцова Г.Г. Экономическая безопасность и инвестиционная привлекательность предприятий: характер взаимосвязи и проблема оценки // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 3. С. 2269–2284. doi: 10.18334/eo.9.3.40915
2. Ахапкин Н.Ю. Российская экономика в условиях санкционных ограничений: динамика и структурные изменения // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2023. № 6. С. 7–25.
3. Зимовец А.В., Климачев Т.Д. Анализ и оценка сценариев социально-экономического развития России в условиях санкционной блокады и непредсказуемости глобальных трендов мировой экономики // Экономические отношения. 2023. Т. 13. № 1. С. 181–202.
4. Коновалова О.Н., Суржикова Т.Б. Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности в транспортной системе России // Инновационная экономика и общество. 2020. № 4 (30). С. 36–45.
5. Корищева О.В., Евграфов Н.А. Анализ макроэкономического влияния транспортной отрасли на национальную экономическую безопасность // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность: труды VIII Международной научно-практической конференции, РУТ (МИИТ), 06 апреля 2023 года. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2023. С. 143–150.
6. Санкции против России: актуальная статистика. URL: <https://x-compliance.ru/statistics> (дата обращения: 17.12.2024).
7. Смородинская Н.В., Катуков Д.Д. Россия в условиях санкций: пределы адаптации // Вестник Института экономики РАН. 2022. № 6. С. 52–67.
8. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень 2023 год. URL: <file:///C:/Users/Galina/Downloads/Бюллетень%20-%202023.pdf> (дата обращения: 20.11.2024).
9. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 года № 3363-р). URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161?ysclid=lpgn6tmsns317747253> (дата обращения: 27.10.2024).
10. Что происходит в логистике спустя год санкций. URL: <https://journal.tinkoff.ru/logistics-2023/> (дата обращения: 15.11.2024).