

УДК 339.564

Батиевская В. Б., Соколовский М. В.

ПЕРЕСМОТР ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТА УГЛЯ КУЗБАССА ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ

Аннотация

Продолжающаяся глобализация мировой экономики, наращивание санкционного давления со стороны стран Западной Европы и США, необходимость увеличения доходов от транзитных перевозок, специфическое географическое положение России, огромная протяженность ее территории – факторы, которые обусловили актуальность данного исследования. Решению этих проблем будет способствовать наращивание объемов грузоперевозок и грузопереработки, развитие логистического сервиса и создание стройной системы минимизации времени доставки людей и грузов. Актуальность для угледобывающих регионов усугубляется в связи с принятием пятого пакета санкций против России, включающего эмбарго на импорт угля и невозможность его импорта в Европу через третьи страны. Цель исследования – доказать возможность и необходимость переориентации транспортных коридоров по поставке энергоресурсов на восточное направление. Рассмотрены актуальные пробле-

мы переориентации грузопотоков из стран Европы в Азию. Подчеркнуто, что международные транспортные коридоры формируются для интенсификации внешнеторговых связей, развития транспортных коммуникаций, привлечения инвестиций в сопредельные регионы. Выявлено, что комплексное развитие Кузбасса базируется на топливно-энергетической, горно-металлургической и туристско-рекреационной отраслях. Целевым ориентиром развития энергетической политики России должны стать долгосрочные контракты с Китаем и Индией.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, угледобывающий регион, Кемеровская область, энергетическая политика, транспорт угля, экономические санкции, переориентация грузопотоков.

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Источники финансирования: данная работа не имела источников финансирования.

Для цитирования: Батиевская В. Б., Соколовский М. В. Пересмотр энергетической и транспортной политики России в современных геополитических условиях // Вестник общественных и гуманитарных наук. 2022. Т. 3. № 3. С. 65–71.

Статья поступила в редакцию 23.09.2022 г.

ECONOMY

Batievskaya V. B., Sokolovsky M. V.

REVISION OF THE ENERGY AND TRANSPORT POLICY OF RUSSIA UNDER THE MODERN GEOPOLITICAL CONDITIONS ON THE EXAMPLE OF THE TRANSPORT OF KUZBASS COAL IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Abstract

The ongoing globalization of the world economy, increasing sanctions pressure from the countries of Western Europe and the United States, the need to increase income from transit traffic, the specific geographical position of Russia, the vast extent of its territory are the factors that determined the

relevance of this study. The solution of these problems will be facilitated by increasing the volume of cargo transportation and cargo processing, the development of logistics services and the creation of a coherent system for minimizing the time of delivery of people and goods. The relevance for coal-producing regions is aggravated in connection with the

For citation: Batievskaya V. B., Sokolovsky M. V. Revision of the energy and transport policy of Russia in modern geopolitical conditions // Humanities and social sciences bulletin. 2022. Vol. 3. No. 3. P. 65–71.

adoption of the fifth package of sanctions against Russia, which includes an embargo on coal imports and the impossibility of its import to Europe through third countries. The purpose of the study is to prove the possibility and necessity of reorienting transport corridors for the supply of energy resources to the east. The actual problems of reorientation of cargo flows from Europe to Asia are considered. It was emphasized that international transport corridors are being formed to intensify foreign trade relations, develop transport communications, and attract investment to neighboring regions. It was revealed that the integrated development of

Kuzbass is based on the fuel and energy, mining and metallurgical and tourist and recreational industries. The target for the development of Russia's energy policy should be long-term contracts with China and India.

Keywords: international transport corridor, coal-mining region, Kemerovo region, energy policy, coal transport, economic sanctions, reorientation of cargo flows.

Conflict of interest

None declared.

Source of financing

There was no funding for this project.

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена специфическим экономическим положением Российской Федерации, высокой зависимостью ее бюджета от экспорта энергоресурсов. Этим обусловлена направленность вводимых против нашего государства санкций. Целью вводимых против России санкций во все времена являлось сочетание снижения бюджетных доходов от внешнеторговой деятельности с параллельным ростом расходов на военные нужды; организация экономических, политических, дипломатических, идеологических и производственно-технологических проблем. Актуальность для угледобывающих регионов усугубляется в связи с принятием 8 апреля 2022 года пятого пакета санкций против Российской Федерации, включающего эмбарго на импорт угля и невозможность его импорта в Европу через третьи страны. Это вызвало необходимость перенаправления грузопотоков из Европейского союза на Восток. В качестве потенциальных потребителей рассматриваются страны Азии (направление Восток–Юг) [2].

Относительно **степени изученности проблемы** можно отметить, что антироссийские ограничительные меры против нашего государства активно начали применяться еще при президенте Рейгане. Меры по ослаблению советской экономики были направлены на снижение мировых цен на нефть, ограничение поставки газа в европейские страны (1982 год). В марте 2014 года, в связи с обострением ситуации на Украине, Соединенные Штаты и Европейский Союз, а позже и другие страны НАТО объявили о начале введения экономических и политических санкций в отношении Российской Федерации. Далее последовало снижение объема валютных займов нашей стране и кредитования наших предприятий; резкий обвал цен на нефть в результате деструктивной политики стран ОПЕК-плюс (2020 год).

Цель исследования – доказать возможность и необходимость переориентации транспортных коридоров по поставке энергоресурсов на восточное направление.

Методы и материалы

В работе применялись следующие методологические подходы: логический, статистическая обработка официальных данных Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Кемеровской области – Кузбассу, а также данных Федеральной таможенной службы России.

Результаты исследования

Международные транспортные коридоры (МТК) – это воздушные, водные и наземные транспортные пути и сопутствующая инфраструктура, обеспечивающие грузовые и пассажирские перевозки между отдельными странами и континентами. Они формируются для интенсификации внешнеторговых связей; развития транспортных коммуникаций за счет транзитных грузопотоков (транспортных услуг); привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и регионов в зоне МТК; обеспечения интеграции России в мировую транспортную систему [7].

Определение «международные транспортные коридоры» сформулировано при создании проектов панъевропейских транспортных коридоров – Вторая Панъевропейская Конференция 1994 года и Третья Панъевропейская Конференция 1997 года. Столетиями ранее существовало устойчивое понятие «торговый путь», как оптимально сформировавшийся при заданных политических, экономических, географических условиях маршрут, являющийся способом торгово-экономических взаимодействий между разными странами. Приведем несколько исторических примеров подобных путей: «Янтарный путь», «Волжский торговый путь», «Торговый путь через Сахару», «Путь из Варяг в Греки», «Путь из Немец в Хазары», «Великий шелковый путь» и другие.

По данным отдельных авторов, в настоящее время по территории Российской Федерации проходят семь международных транспортных коридоров:

Евразийские:

Транссибирская магистраль (ТС), железнодорожная, протяженностью 9 298,2 километра.

Мультимодальный коридор «Север–Юг» (NS) железнодорожный и водный, протяженностью 7 200 километров.

Коридоры «Приморье» автомобильный, железнодорожный и водный путь перемещения грузов:

Приморье-1 (PR1) – 500 километров.

Приморье-2 (PR2) – 360 километров.

3. Трансевропейские коридоры:

3.1 PE1 – железнодорожный, автомобильный, протяженность 1630 километров.

3.2. PE2 – железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный протяженность 2200 (автомобильный) и 2313 (железнодорожный) километров.

3.3. PE9 – железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный, протяженность 6500 километров [1].

Также нельзя забывать про Северный морской путь, имеющий повышенное значение для России, так как он является важнейшим транспортным маршрутом, обеспечивающим освоение ресурсов Арктического региона и открывающим для России новые окна возможностей [8]. В свете сложившейся неблагоприятной геополитической обстановки актуализируется задача ускорения строительства в Ямало-Ненецком автономном округе Северного широтного хода проектная протяженность которого составит 707 километров. Учитывая важность переориентации российского экспорта на Восток, этот коридор

рассматривается как важный инфраструктурный проект.

Импульсу к дальнейшему развитию МТК способны дать особые экономические зоны, которые развиваются вокруг крупных транспортных узлов и на наиболее активных участках транспортных маршрутов [13].

Несмотря на необходимость развития МТК, их функционирование должно находиться под жестким контролем со стороны государства, особенно в современных тревожных условиях, связанных с локальными боевыми действиями. В Российской Федерации контрольно-надзорная деятельность при перевозках по международным транспортным коридорам осуществляется в следующих направлениях: пограничный, миграционный, санитарно-карантинный, транспортный, таможенный, фитосанитарный и ветеринарный контроль и надзор.

Перейдем к описанию проблематики развития МТК в угледобывающих регионах на примере Кемеровской области – Кузбасса.

Кемеровская область – Кузбасс расположена на юге Западной Сибири, административно отнесена к Сибирскому федеральному округу (СФО). Площадь территории составляет 95 725 км² (34-е место в российском рейтинге), население 2 633,4 тысячи человек (16-е место) и плотность 36,35 чел./км². Основные показатели ВРП отражает таблица 1 [12].

Таблица 1. Производство валового регионального продукта по Кемеровской области - Кузбассу с 2016 по 2020 годы.

Показатель	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Валовой региональный продукт (в текущих основных ценах), млн. руб.	903 348,9	1097861,0	1266424,5	1 110 194,8	1038086,7
Индекс физического объема валового регионального продукта (в постоянных ценах; в процентах к предыдущему году)	97,0	102,1	101,9	100,1	96,2
Валовой региональный продукт на душу населения, руб.	332 941,6	406 335,3	471 742,7	416 418,6	392 374,9
Доля ВРП Кемеровской области – Кузбасса в ВРП Российской Федерации как суммы ВРП субъектов РФ, %	1,2	1,4	1,4	1,2	1,1

Локомотивом комплексного развития региона многие авторы справедливо считают помимо базовых отраслей Кузбасса (топливно-энергетической и горно-металлургической, относящихся к первичному и вторичному секторам экономики) сферу услуг (третичный сектор), которую так же необходимо развивать. Например, в Кузбассе в течении последних десяти лет реализуется проект «Создание туристско-рекреационного кластера “Шерегеш”», который имеет общероссийское значение [9]. С целью совершенствования туристско-рекреационного кластера Кузбасса утверждена стратегия его развития на период до 2025 года [11]. Авторы считают, что развитие МТК яв-

ляется главным инфраструктурным элементом поддержки как топливно-энергетического и горно-металлургического кластера за счет грузоперевозок, так и туристического кластера за счет пассажирских перевозок (см. рисунок 1).

В Кемеровской агломерации расположены крупнейшие угледобывающие предприятия России. Например, АО «СУЭК-Кузбасс» с ежегодным объемом добычи угля энергетических марок свыше 30 миллионов тонн. Однако уголь добывается закрытым способом, что серьезно повышает его себестоимость. Другой крупный угольный холдинг – АО ХК «СДС-Уголь» имеет на своем ба-

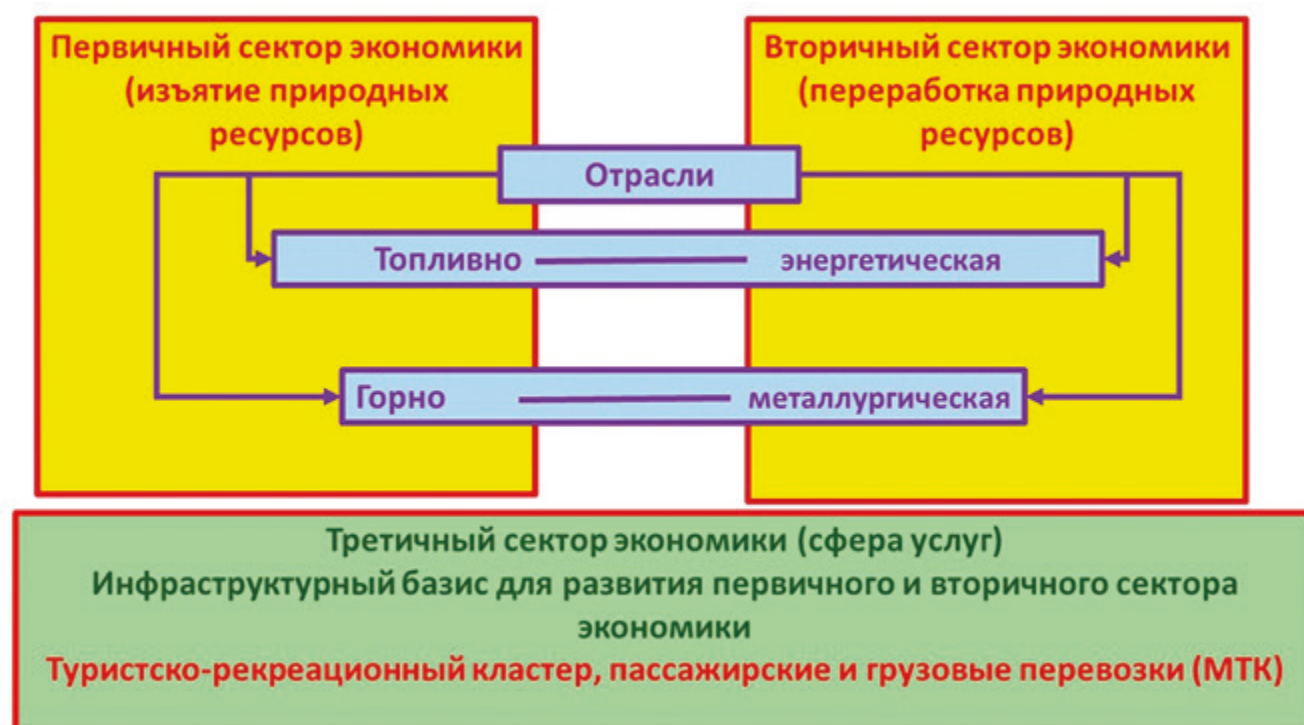


Рисунок 1. Источники развития Кемеровской области – Кузбасса по секторам экономики.

лансе как шахты, так и разрезы. Открытой добычей угля преимущественно на юге Кузбасса занимается АО «УК «Кузбассразрезуголь» – это предприятие, включенное в состав Уральской горно–металлургической компании (УГМК), являющееся поставщиком высококачественного топлива для металлургических предприятий Урала и специализирующееся на добыче каменного угля открытым способом. Предприятия АО «УК «Кузбассразрезуголь» территориально рассредоточены по всему Кузбас-

су. Деятельность – производство и обогащение угля, погрузочно-транспортные работы.

Опираясь на данные таможенной статистики Федеральной таможенной службы, охарактеризуем объемы экспорта Российского угля в страны дальнего зарубежья и в СНГ (таблица 2), долю Кемеровской области в общероссийском экспорте угля (таблица 3), и долю экспорта топливно-энергетических товаров ко всем отраслям в страны дальнего зарубежья и в СНГ (таблица 4) [14].

Таблица 2. Экспорт из России каменного угля в страны дальнего зарубежья и СНГ

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование товара	Тысяч тонн	Миллион USD	темп роста январь 2022/январь 2021, %	
				Тысяч тонн	Миллион USD
Экспорт в страны дальнего зарубежья					
2107	Уголь каменный	11 349,0	1 564,2	93,1	214,5
Экспорт в страны СНГ					
2107	Уголь каменный	1 725,9	237,9	101,2	103,0

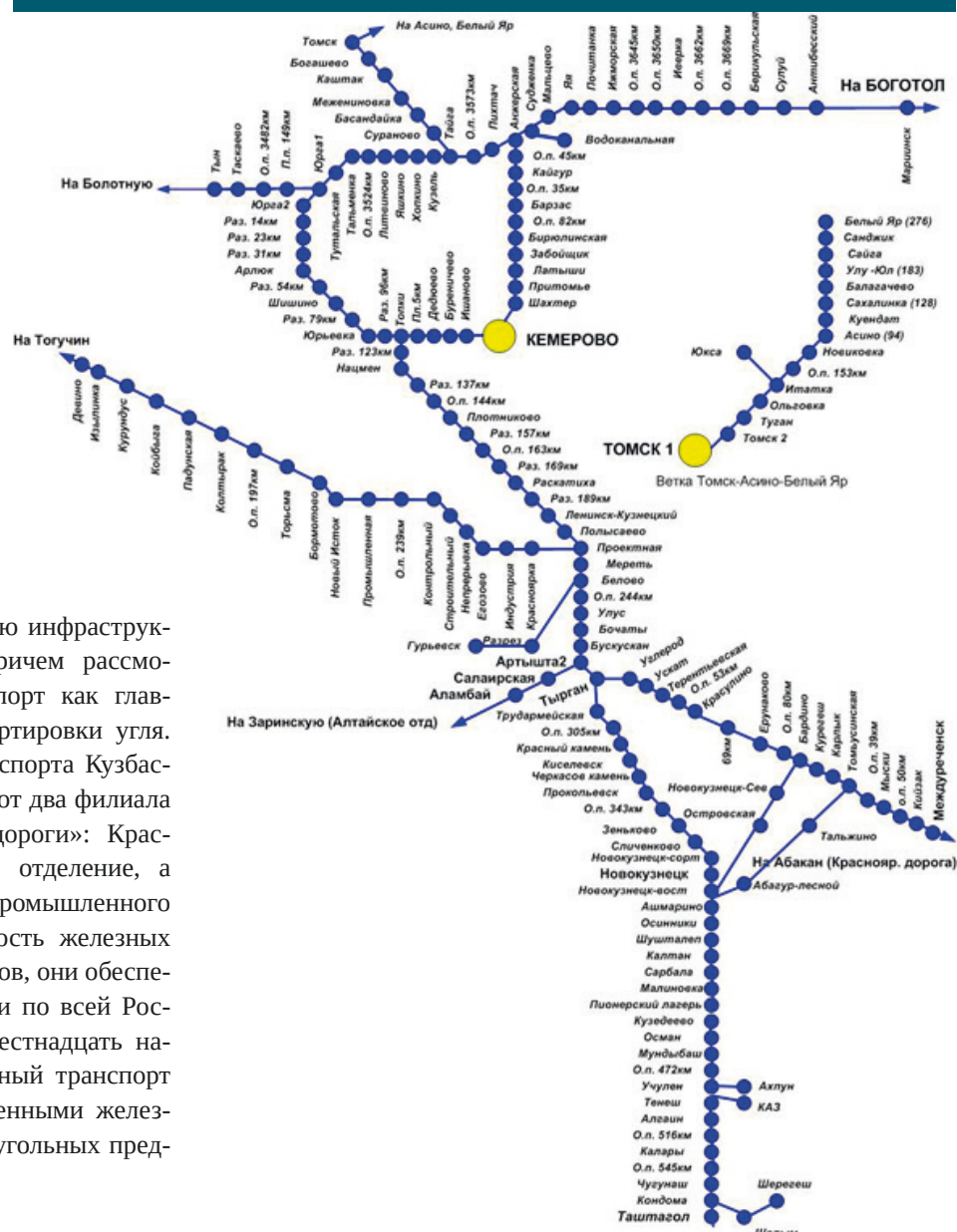
Таблица 3. Сравнительная характеристика объема экспорта угля по России и Кемеровской области в январе 2022 года, миллион USD

Наименование субъекта	Дальнее зарубежье	Страны СНГ	Всего	% к итогу
Российская Федерация	41 310,9	4 531,8	45 842,7	100,0
Кемеровская область - Кузбасс	112,9	192,8	305,7	2,8

Таблица 2. Экспорт из России каменного угля в страны дальнего зарубежья и СНГ

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование товарной отрасли	Страны дальнего зарубежья	
		тысяч USD	Темп роста январь 2022 / январь 2021, %
	Все отрасли	41 310 877,7	176,4
27	Топливо-энергетические товары	27 516 410,1	193,1
Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование товарной отрасли	Страны СНГ	
		тысяч USD	Темп роста январь 2022 / январь 2021, %
	Все отрасли	4 531 765,3	127,3
27	Топливо-энергетические товары	1 601 019,9	134,3

Рисунок 2. Карта железных дорог Кемеровской области–Кузбасса.



Охарактеризуем транспортную инфраструктуру Кемеровской области, причем рассмотрим железнодорожный транспорт как главный наземный способ транспортировки угля. По данным Министерства транспорта Кузбасса [5], в Кузбассе функционируют два филиала ОАО «Российские железные дороги»: Красноярское и Западно-сибирское отделение, а так же около тридцати веток промышленного транспорта. Общая протяженность железных дорог составляет 1685 километров, они обеспечивают 85% дорожной погрузки по всей России и связывают остальные шестнадцать национальных дорог. Магистральный транспорт неразрывно связан с промышленными железными дорогами, в том числе и угольных предприятий (см. рисунок 2).

Однако можно выделить и следующие проблемы:

- огромная протяженность маршрутов внешнеторговых перевозок из-за географической удаленности Кемеровской области от международных границ;
- низкая пропускная способность Транссиба и Байкало-Амурской магистрали, требующая их реконструкции;
- высокая себестоимость перевозок из-за климато-географических особенностей региона;
- открытие новых угледобывающих предприятий в других субъектах РФ, вывоз угля из которых пойдет преимущественно к восточным портам, составляя конкуренцию Кузбассу;
- снижение мировых цен на уголь, ужесточение конкуренции на мировых рынках сырья и антироссийские санкции [4].

Рассмотрим, по каким направлениям на Восток возможно расширение экспорта российского и, в частности, кузбасского угля.

По данным информационно-аналитического агентства «Восток России» «East Russia», в 2021 году страны Азиатско-Тихоокеанского региона импортировали из России 129 млн тонн угля, из которых 53 млн тонн (41,1%) импортировал Китай. Япония импортировала 20 млн тонн угля, но весной 2022 года наложила эмбарго на поставку топлива из России, Тайвань (63,2 тыс. тонн) и Южная Корея (15 тыс. тонн) [6]. Таким образом, учитывая торговую позицию Кореи, удельный вес импорта каменного угля в Китай автоматически возрастает. Доля перевозок каменного угля в Китай по железной дороге составляет около 36 % от общего количества экспортируемых грузов в данную страну, и основными регионами-экспортерами являются Кемеровская область и Якутия. По данным ряда авторов, общий объем экспорта каменного угля из России ежегодно снижается [10].

Возможно, стоит провести ревизию интересов стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОЗ), идеей создания которой была поставка энергоресурсов из Центральной Азии для быстро развивающейся экономики Китая. Несмотря на то, что Китай является основным

потребителем энергоресурсов в регионе и более 60% его энергобаланса составляет уголь, это единственный ресурс, которым страна обеспечивает себя самостоятельно. Поэтому вокруг Китая складывается противоречивая и неопределенная ситуация. Индия основной акцент в энергоснабжении делает на уголь, однако, в отличие от Китая, у этой страны нет достаточных запасов этого ресурса, что позволяет рассматривать ее как потенциально-премиального партнера.

С учетом современного тренда развития транспортной отрасли в условиях сложной геополитической обстановки и санкционного давления со стороны Запада при внешнеторговых перемещениях грузов из Кузбасса должны применяться следующие подходы:

расширение механизмов государственно-частного партнерства с целью привлечения инвестиций и прогрессивных бизнес-технологий в развитие объектов транспортной инфраструктуры;

кластеризация транспортной инфраструктуры с формированием кузбасского транспортного кластера в структуре МТК.

Выводы

Специфическое географическое положение Российской Федерации требует развития логистического сервиса и создания стройной системы оптимизации доставки людей и грузов. Перед угледобывающими регионами, в том числе и перед Кузбассом, возникла необходимость перенаправления грузопотоков на Восток. Составляющими отраслями комплексного развития региона являются топливно-энергетическая, горно-металлургическая, а также сфера услуг. Целевым ориентиром развития энергетической политики России должны стать долгосрочные контракты с надёжными и геополитически близкими импортёрами энергоресурсов, к которым относится Китай и Индия. Таким образом, выстраивается парадигма евразийской модели глобализации вместо традиционной западной, европейской, трансатлантической модели [3].

Источники и литература / Sources and references

1. Александрова М.Е., Кизим О.В. Международные транспортные коридоры как фактор развития международного транзита России // E-Scio. 2021. № 9(60). С. 124-134.
2. Власти Кузбасса готовы переориентировать экспорт угля на Китай и Индию вместо ЕС. Доступно по: <https://www.kommersant.ru/doc/5304095>. Ссылка активна на 12.04.2022.
3. Корнеев К.А. Оценка масштабов и направлений торговли энергоресурсами в рамках Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2021. № 6. С. 35-46. DOI: 10.31857/S013128120017347-2.
4. Месяц М. А., Зайцев А. В. Современная модель развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов (на примере Кемеровской области) // Научный журнал «Фундаментальные исследования». 2016. № 6 (часть 2). С. 419-423.
5. Министерство транспорта Кузбасса. Официальный сайт. Доступно по: <https://mtk42.ru/ru/transport/jd/>. Ссылка активна на 22.09.2022.
6. Обугливая Азию. Информационно-аналитическое агентство «Восток России». Доступно по: <https://www.eastrussia.ru/material/obuglevaya-aziyu/>. Ссылка активна на 14.04.2022.
7. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в си-

- стему международных транспортных коридоров // В центре экономики. 2021. № 1. С. 1-10.
8. Рочева О.А., Зарипова Р.С., Морозова И.Г., Хамидулина Ф.Р. Конкурентоспособность транспортных коридоров России в системе международных транспортных коридоров // International Journal of Advanced Studies. 2021. Т. 11. № 1. С. 7-16. DOI: 10.12731/2227-930X-2021-11-1-7-16.
 9. Салихов В.А. Перспективы решения проблем экономического и социально-экологического развития горнопромышленных регионов // Вопросы современной науки: проблемы, тенденции и перспективы: материалы IV Международной научно-практической конференции 03-04 декабря 2020 г., Новокузнецк: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2020. С. 45-52.
 10. Самуйлов В.М., Неволин Д.Г., Калашников А.Е. Роль транспортного коридора «Россия – Китай» в перевозке экспортных грузов // Инновационный транспорт. 2020. № 4(38). С. 15-20. DOI: 10.20291/2311-164X-2020-4-15-20.
 11. Стратегия развития туристско-рекреационного кластера Кузбасса на период до 2025 года. Утверждена распоряжением коллегии администрации Кемеровской области № 301-р от 03.06.2015 года. Доступно по: <https://docs.cntd.ru/document/428564318>. Ссылка активна на 10.04.2022.
 12. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Кемеровской области – Кузбассу, Официальный сайт. Доступно по: <https://kemerovostat.gks.ru/>. Ссылка активна на 13.04.2022.
 13. Титова С.С., Макурина В.М., Карпова А.И., Смолянинов А.В. Научные основы создания и функционирования международных транспортных коридоров на территории России // International Journal of Advanced Studies. 2021. Т. 11. № 2. С. 21-35. DOI: 10.12731/2227-930X-2021-11-2-21-35.
 14. Федеральная таможенная служба России. Доступно по: <https://customs.gov.ru/statistic>. Ссылка активна на 14.04.2022.

Информация об авторах:

Батиевская Вероника Богдановна, к.э.н., доцент кафедры общественного здоровья, организации и экономики здравоохранения имени профессора А. Д. Ткачева Кемеровского государственного медицинского университета. E-mail: batvb@kemsma.ru. ORCIDID0000-0003-0295-3780

Соколовский Михаил Владимирович, к.э.н., доцент кафедры общественного здоровья, организации и экономики здравоохранения имени профессора А. Д. Ткачева Кемеровского государственного медицинского университета. E-mail: miklyh@mail.ru. ORCIDID0000-0003-2274-5225

Вклад авторов: Авторы в равной степени участвовали в подготовке и написании статьи.

Authors information:

Batievskaya Veronika Bogdanovna, Ph.D. in economic sciences, Associate Professor of the Department of Public Health, Organization and Economics of Healthcare named after Professor A. D. Tkachev, Kemerovo State Medical University. E-mail: batvb@kemsma.ru. ORCIDID0000-0003-0295-3780

Sokolovsky Mikhail Vladimirovich, Ph.D. in economic sciences, Associate Professor of the Department of Public Health, Organization and Economics of Healthcare named after Professor A. D. Tkachev, Kemerovo State Medical University. E-mail: miklyh@mail.ru. ORCIDID0000-0003-2274-5225

Contribution of the authors: The authors equally participated in the preparation and writing of the article.