

### ТРАНСПОРТ РОССИИ: ДЕВЯТЬ ЛЕТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ

**ЩЕРБАНИН Юрий Алексеевич**, д.э.н., профессор, shcherbaninya@mail.ru,  
Институт народнохозяйственного прогнозирования, Российская академия наук,  
Москва, Россия  
ORCID: 0000-0002-1050-7898

*В статье рассматриваются некоторые итоги работы российского грузового транспорта за девять лет после объявления экономических санкций против российских физических и юридических лиц. Отмечается их полное несоответствие принципам ВТО, в частности, положениям ГАТТ и ГАТС, отстраненность ВТО от своих прямых обязанностей. К середине 2022 г. объемы грузоперевозок восстановились, а в начале 2023 г. российский транспорт серьезно нарастил их объемы. Соображения, представленные в данном материале, основаны на официальных данных Росстата, проанализированы с использованием методов анализа, синтеза, сравнения. Делается вывод о наличии достаточных провозных мощностей сухопутного транспорта, констатируется нехватка морского и речного торгового тоннажа под российским флагом, представлены наиболее крупные инфраструктурные проекты, реализуемые в период до 2025 г. Выводы, сформулированные автором в предыдущих статьях по данной теме, нашли свое подтверждение и в данной работе.*

*Ключевые слова:* транспорт, санкции, производство подвижного состава, ВТО, флот.

DOI: 10.47711/0868-6351-200-45-58

**Санкции: некоторые акценты.** Воздействие экономических санкций на транспортную отрасль России с акцентом на развитие грузоперевозок ранее уже исследовалось автором. В статье об итогах первых трех лет санкций автор отмечал, что «экономические санкции не нанесли серьезного урона транспортной отрасли. За прошедший санкционный этап российским предприятиям не пришлось остро почувствовать нехватку подвижного состава, производимого в странах, объявивших о санкциях. Наоборот, наращивается производство железнодорожного подвижного состава, совершенствуется его качество» [1].

Подводя итоги шести лет санкций, указывалось, что «по состоянию на 2019 г. российский транспорт способен предоставить необходимые транспортные услуги отраслям национальной экономики, о чем свидетельствуют потенциальные возможности автотранспорта и железных дорог» [2].

Девять лет действия экономических санкций, наложенных западными и другими недружественными странами на российские физические и юридические лица, продемонстрировали, что «священные принципы» рыночного хозяйства, а именно, свобода предпринимательства, неприкосновенность частной собственности и другие классические «постулаты» не работают. На это, в частности, указывали и другие эксперты [3-6]. Речь идет не только о России и антироссийских экономических санкциях. Запад оказывает санкционное давление на Иран и КНДР, на Кубу и Белоруссию, на Венесуэлу и Мьянму, на Сирию. США формулируют в отношении КНР требования экономического характера в духе шантажа, пытаются оказывать давление на другие страны, чтобы они не поддерживали экономические отношения с Россией [7; 8].

На первое место вышли политические меры и силовые методы воздействия «на неугодные страны», входящие в противоречия с основополагающими принципами

и правилами ГАТТ/ВТО (регулирование торговли преимущественно тарифными методами; отказ от использования количественных и иных ограничений; разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров и т. д.) [9 – 11].

Отметим также, что торговля транспортными услугами подробно прописана в Генеральном соглашении по торговле услугами (ГАТС) и особые ограничения (каботажные перевозки, использование для различных сфер транспортных услуг четырех способов их поставки) оговаривались в процессе присоединения России к ВТО, и в ходе переговоров никаких дискриминирующих барьеров для России не устанавливалось [12].

После 24 февраля 2022 г. странами Запада были приняты следующие ограничения: запрет заходов в морские порты, закрытие неба, недопущение российских автоперевозчиков в Европу (не только в страны ЕС). При этом ни одна из стран-членов ВТО не потрудились провести с российской стороной консультации, как это требует ВТО, а ВТО не сделала ни одного заявления, в котором бы призвала страны-члены этой организации провести соответствующие переговоры. Различные аспекты этих проблем анализировались в работах ряда исследователей [13].

Правила и процедуры разрешения споров зафиксированы в Соглашении об учреждении Всемирной торговой организации (Марракешская декларация). В статье III названного документа сказано, что «ВТО является форумом для переговоров между ее членами по вопросам их многосторонних торговых отношений, относящимся к соглашениям, которые содержатся в Приложениях к настоящему Соглашению». В Приложении 2 «Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров» описаны процедуры, нацеленные на урегулирование разногласий позитивными способами: консультациями сторон, использованием посредничества Генерального директора ВТО, использованием процедур примирения, либо исполнением рекомендаций третейской группы, создаваемой в том случае, когда три первых способа не принесут результата [14].

Анализируя происходящие изменения в части транспортировки грузов, возникает вопрос: каковы границы участия хозяйствующих субъектов в международном разделении труда (МРТ), есть ли критерии, позволяющие определить тот периметр, за который в рамках МРТ выходить нецелесообразно? Для транспортников это вопрос не праздный – они должны понимать, не вдаваясь в теоретические споры, что возить, куда и по каким маршрутам, ибо технология перевозок во многом зависит от их характеристик. Россия активно участвовала в МРТ общего типа (сырьевые отрасли), частного типа (отдельные подотрасли, например, удобрения), единичного типа (поставки комплектующих, например, отверточная сборка автомобилей). Подвижной состав и флот подстраивались под соответствующую номенклатуру. Но оказалось, что во всех трех сегментах экономика страны попала в затруднительное положение, которое транспорт ощущает в части объемов грузоперевозок, выбора маршрутов, изменений в сочетании видов транспорта, нагрузке на инфраструктуру и т. д. В связи с этим возникла проблема оценки влияния внешних факторов и внешней политики зарубежных государств в части, касающейся транспортных издержек.

Сфера грузоперевозок различными видами транспорта весьма консервативна. Транспортники любой страны всегда предпочитают использовать «знакомые коммуникации», что позволяет им иметь четкое представление об издержках и их характере. В этой связи строительство новых путей сообщения или реорганизация существующих (до этого по разным причинам не получивших развития) не всегда приводит к моментальной переброске уже сложившихся грузопотоков на другие маршруты [15].

За последние тридцать лет так и не удалось задействовать многократно обсуждавшиеся проекты международных транспортных коридоров (МТК): TRACECA, «Север-Юг», Южная Европа – Турция – Иран и далее с ответвлениями на КНР и Индию, Северный

морской путь, Новый Великий шелковый путь «КНР – Россия – Европа», «КНР – Центральная Азия – Каспийское море – Кавказ – Черное море – Европа», и др. Причины разные: доминирование политических мотиваций над экономическими расчетами, отсутствие финансовых ресурсов под конкретные проекты, несинхронный, выжидательный подход государств и бизнеса к созданию международных транспортных проектов и др. На практике проекты десяти Критских МТК удалось реализовать только странами ЕС, но новые дорожные сети не строились, а развивались и расширялись существующие магистрали, которыми автоперевозчики пользовались десятки лет.

Россия, в общем-то, оказалась в ситуации, когда сложившиеся грузопотоки, грузогенерирующие и грузопоглощающие регионы были перекрыты, что привело к необходимости увеличения объемов перевозок на других маршрутах, не перекрытых, но не готовых к приему дополнительных объемов. Стало не хватать перевалочных мощностей, причалов, пакгаузов (и в России, и за рубежом), обслуживающего персонала (крановщики, рикстайкерщики и др.), пропускной способности погранпереходов и т. д. Это привело к росту стоимости перевозок (включая «переплаты за скорость»). А ведь новые пути сообщения, МТК – не появились, несмотря на заявления 20-30 летней давности (например, TRACECA, Север-Юг, Южная Европа – КНР и др.).

**Грузоперевозки.** Несмотря на принятые антироссийские санкции, число которых, по данным турецкого агентства Anadolu Agency (турки внимательно отслеживают данную проблематику по понятным для транспортников причинам), составило на 23 февраля 2023 г. 14022 рестрикции, пассажиро- и грузоперевозки в стране продолжают развиваться<sup>1</sup>. Вначале представим основные параметры работы грузового транспорта (табл. 1)<sup>2</sup>.

Таблица 1

## Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта (без трубопроводного)\*

Показатель	2013 г.	2014 г.	2019 г.	2021 г.	2022 г.
Перевозка грузов, млн т					
Транспорт, всего	7169	6928	7262	6910	6880,3
железнодорожный	1381	1375	1399	1404	1236,3
автомобильный	5635	5417	5735	5491	5505,6
морской	17	16	19	23	28,2
внутренний водный	135	119	108	110	109,6
воздушный	1,2	1,3	1,3	1,6	0,606
Перевалка грузов в морских портах	589,0	623,4	840,3	835,2	841,7
Грузооборот, млрд т-км					
Транспорт, всего	2471	2657	2988	3048	3040,2
железнодорожный	2196	2301	2602	2639	2637,3
автомобильный	250	247	275	285	290,6
морской	40	32	37	44	44,7
внутренний водный	80	72	66	71	64,9
воздушный	5,0	5,2	7,4	9,2	2,5

\* 2013 г. – экономические санкции против юридических и физических лиц практически не принимались; 2014 г. – первый санкционный год; 2019 г. – предковидный год и 2021 г. – год, предшествующий СВО.

Из данных табл. 1 видно, что после общего спада объемов грузоперевозок в 2014 г. в предковидном 2019 г. объемы выросли и на шестой год санкций превысили уровень 2013 г. почти на 100 млн т, причем падение было отмечено только по внутреннему водному транспорту. Особенно выросла грузоперевалка через морские порты – в 1,43 раза. В 2022 г. общие объемы грузоперевозок в России упали по сравнению с 2021 г. на 0,4%,

<sup>1</sup> URL: <https://www.aa.com.tr/ru/mup/rossiya-vozглавляет-рейтинг-стран-по-числу-введенных-против-них-санкций/2828621> // URL: <https://www.aa.com.tr/ru/world/russia-leads-ranking-of-countries-in-the-number-of-sanctions>

<sup>2</sup> Транспорт и связь в России. 2016: Стат. сб. М., Росстат, 2016. С. 31; Транспорт в России. 2022: Стат. сб. М., Росстат, 2022. С. 37; Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2022. Министерство транспорта Российской Федерации. М., 2023. С. 6, 9.

что было связано с изменениями в российской экономике вследствие принятия очередных пакетов санкций. Грузовая работа (грузооборот) упал на 0,3%, но по отношению к досанкционному режиму он вырос в 1,23 раза. Отметим, что на различных международных транспортных форумах в 2000-е годы нам указывали на важность именно этого параметра, а не объема погрузки, поскольку именно грузовая работа в полной мере иллюстрирует деятельность транспорта. Конечно, основные грузоперевозчики не достигли доковидных показателей, но и к провальным их результаты вряд ли можно отнести. Ряд экспертов также отмечает «стойкость» российской транспортной системы [16].

В 2022 г. положительно сработал грузовой автотранспорт. Так, коммерческие перевозки (без учета ведомственного транспорта, который, например, везет вскрышные породы, уголь с карьеров, снег в городах и т. д.) составили 1524,2 млн т (в 2019 г. – 1525,9 млн т), демонстрируя устойчивую коммерческую связь между производителями/поставщиками и потребителями. И это в условиях резких сокращений международных коммерческих автоперевозок.

Интересна динамика автогрузоперевозок. В апреле 2022 г. снизились объемы в целом и по коммерческому сегменту, а затем показатели стали расти и в июле-сентябре даже превысили доковидные уровни. Можно сказать, что реальное восстановление в целом ряде отраслей экономики стало наблюдаться после июня: если везут грузы, то, значит, их произвели, и на них есть спрос. Обратим внимание и на тот факт, что объемы коммерческих перевозок автотранспортом всегда превышали аналогичные показатели железнодорожного транспорта (см. выше – 1524, 5 млн т и 1236,3 млн т по ЖД).

Снижение по погрузке на железнодорожном транспорте в основном было связано с необходимостью переориентировать экспортные грузопотоки с Балтики на восточное и южное направления. В результате падение объемов перевозки угля составило 17 млн т, леса – 10,4, руды и металла (+лом) – по 6 млн т, удобрений 4,5 млн т. Начиная примерно с сентября месячные отгрузки на экспорт стали расти. Понятно, что инерция на железнодорожном транспорте выше, чем на автомобильном. Причины – необходимость перевода части тягового состава, новые нитки маршрутов, и, самое важное, – ограничения пропускной способности дорог.

**Подвижной состав и флот: наличие, производство, экспорт, импорт.** Рассматривая влияние санкций, следует остановиться на вопросах материально-технической базы транспорта – подвижного состава и флота.

По состоянию на начало 2022 г. наличие грузовых транспортных средств представлено в табл. 2, в которой также приведены данные о парке легковых автомобилей, включая личные авто, что, на наш взгляд, дополняет общую информацию<sup>3</sup>.

Таблица 2

Наличие грузовых транспортных средств (тыс. ед.)

Показатель	2013 г.	2014 г.	2019 г.	2021 г.
Рабочий парк груженых ЖД вагонов (в среднем в сутки)	386	390	388	396
Грузовые автомобили (включая пикапы)	6000	6200	6500	6700
Морские грузовые транспортные суда	2,7	2,7	2,7	2,7
Речные грузовые транспортные суда	17,2	21,3	20,5	18,8
Легковые автомобили, (включая собственные)	41400	43400	48400	50300

Основываясь на данных статистики, обратим внимание на следующее.

**Железнодорожный транспорт.** Общий парк грузовых вагонов рос на протяжении всего рассматриваемого периода: в 2013 г. эксплуатировалось 1200,5 тыс. ед., в 2014 г. –

<sup>3</sup> *Транспорт и связь в России. 2016: Стат. сб. М., Росстат, 2016. С. 30; Транспорт в России. 2022: Стат. сб. М., Росстат, 2022. С. 34.*

1232,6 тыс. ед., в 2019 г. – 1170,2 тыс. ед., в 2021 г. – 1242,0 тыс. ед., в 2022 г. – 1256,8 тыс. ед. Наибольший прирост парка вагонов приходится на 2010-2012 гг. и на 2015-2018 гг., при этом одновременно осуществлялся вывод из эксплуатации устаревшего парка, который замещался современным подвижным составом. В «десятилетия» годы реализовывалась задача модернизации парка грузовых вагонов. Россия ритмично наращивала свое присутствие не только на рынках сырья, но и на рынках так называемых массовых грузов (удобрения, зерно, обработанная древесина и др.), а также контейнеризированных грузов (продовольствие, химическая продукция, шины, машины, двигатели, телевизоры, аккумуляторы и др.). Также увеличивался экспорт тракторов, автомобилей. Для наращивания поставок требовались современные экономичные вагоны.

Решалась задача по выпуску так называемых инновационных вагонов, таких, как специальные фитинговые платформы для перевозки контейнеров, конструктивно позволяющие безопасно перевозить контейнеры с учетом местности (спуски-подъемы), радиусов кривизны и др., а также с увеличенной нагрузкой на ось (до 25 т), что позволяет нарастить загрузку вагонов на 30% и более, формировать тяжелые составы. Это особенно важно, учитывая рост перевозок в направлении дальневосточных портов. Следует подчеркнуть, что появляющиеся время от времени оценки различных «экспертов» о том, что Россия не планирует «на большую временную глубину» и лишь «всегда догоняет», не вполне справедливы. Именно после пандемии и санкций 2022 г. железнодорожный транспорт оказался вполне готов к возникшей ситуации и справился с задачами. К слову, в связи с выводом устаревшего подвижного состава нагрузка на ремонтные депо стала снижаться.

Стабилизировалось и число собственников вагонов – в 2021 г. было зарегистрировано 1666 независимых собственников (парк – 1054,6 тыс. ед.), но 73% парка принадлежало 21-й компании. Отмечается избыток вагонов, но в случае роста объемов предъявляемых грузов профицит исчезнет.

За прошедшие девять лет производство тягового подвижного состава развивалось динамично. Выпускались тепловозы, способные вести тяжелые составы, высвобождая тягу. Мощными тепловозами оснащались депо Восточного полигона. Производство электровозов в целом соответствовало требованиям перевозочного процесса. При этом значительная часть парка не выработала своего ресурса и после текущих и капитальных ремонтов вводилась в эксплуатацию, что вполне закономерно.

Нарращивается парк современных пассажирских вагонов с очень достойным комфортом, что важно для российских пассажиров, находящихся в пути 3-5 суток. При общем парке в 16596 ед. на конец 2020 г. до 2025 г. будет выведено из эксплуатации 4,4 тыс. вагонов и введены в эксплуатацию 4,2 тыс., значительная часть которых – двухэтажные комфортабельные купейные вагоны с большей пассажироместимостью. Ввод в эксплуатацию современных пассажирских вагонов позволит в ближайшей перспективе снизить нагрузку на воздушный транспорт на период, необходимый для перехода к эксплуатации современных самолетов российского производства. Локомотивный парк пассажирского транспорта за последние 10 лет увеличивался, дефицит парка был ликвидирован к 2019 г. В настоящее время идет замещение устаревших марок новыми.

*Автомобильный транспорт.* По состоянию на конец 2021 г. возрастная структура грузового подвижного состава по сравнению с 2010 г. ощутимо изменилась. Так, доля автомобилей в возрасте от 10 лет и выше сократилась с 64% до 57%, а доля автомобилей в возрасте до 5 лет увеличилась с 17% до 26%. Таким образом, возраст грузового подвижного состава в настоящий момент не критичен. Надо отметить, что потенциал существующего грузового автопарка достаточно велик. В 1990 г. при численности грузового автопарка РСФСР в 2,744 млн ед. было перевезено 15,347 млрд т грузов. В 2021 г. зарегистрированный грузовой автопарк составлял 6,7 млн ед., включая

3,78 млн ед. тяжелой техники (бортовые машины, самосвалы, автопоезда) и примерно 3 млн ед. легких грузовых автомобилей (типа ГАЗель), которыми было перевезено 5,505 млрд т грузов. Загрузка упала почти втрое, налицо существенная недозагрузка. Правда, надо отметить, что в последние 15-20 лет превалировала тенденция роста спроса на малотоннажные автомобили для осуществления коммерческих перевозок.

Производство транспортных средств претерпело определенные изменения. В связи с уходом из России зарубежных компаний-автопроизводителей (европейских, американских, японских, корейских) сборка грузовых и легковых автомобилей, по существу, остановилась. Прекратились и поставки комплектующих для российских сборочных заводов. Ставка на отверточную сборку полностью провалилась. Возможно, сыграли роль такие факторы, как неспособность предвидеть будущее и отсутствие требуемого образования у руководителей отрасли. За прошедшие годы Россия так и не стала «авторитетным производителем» легковых автомобилей и, судя по всему, автопроизводство отброшено на много лет назад. Конечно, без легковых автомобилей российский потребитель не останется, но отечественный «легковой автопром» остался, как и в 1980-90-х гг., не на том уровне, который хотелось бы видеть. Это должно стать серьезным уроком.

*Морской и речной флот.* События февраля 2022 г. еще раз подтвердили правоту той части специалистов, которая ратовала за строительство собственного морского и речного коммерческого флота еще с конца 1990-х гг. В результате приватизации торгового флота в 1990-х гг. Россия уже тогда потеряла свое законное второе место в мире по тоннажу. Если до 1990-х гг. примерно 85-87% тоннажа экспортно-импортных советских/российских грузов перевозилось отечественным флотом, то в настоящее время этот показатель колеблется в пределах 1% (флот под российским флагом).

По данным ЮНКТАД в лице ее морского департамента Россия по состоянию на начало 2022 г. по дедевейту занимала 21 место в мире с долей в 1,12%. Общий дедевейт торгового флота страны составлял 24,318 млн т, в т. ч. 9,25 млн т (1516 судов) под российским флагом и 15,04 млн т (309 судов) под иностранным флагом [17].

Санкции, направленные против российских физических и юридических лиц, создали в марте-августе 2022 г. определенные сложности с фрахтом судов (их бункеровкой и страховкой) для перевозки грузов в адрес российских портов. Отказ крупнейших контейнерных компаний перевозить «имеющие российский след» контейнерные грузы остро поставили вопрос о создании собственного флота, хотя бы в некоторых ключевых сегментах. Речь идет о нефтеналивном флоте и о контейнеровозах.

Как уже указывалось выше, участие в МРТ общего, частного и единичного типа без собственного транспортного сопровождения реально усложнило решение текущих задач. Пришлось принимать меры по созданию российской страховой системы для коммерческого судоходства, использовать различные торговые технологии для приобретения судов и т. д. Отметим, что некоторые нефтедобывающие страны и страны-импортеры нефти и нефтепродуктов постепенно формируют в определенном смысле иной сегмент нефтеналивного флота, работающего параллельно существующему, но со своей спецификой.

С пуском нового стратегически важного судостроительного комплекса «Звезда» на Дальнем Востоке (2016 г.) в судостроительном сегменте намечаются значительные перемены. После пуска последней очереди завода (2024 г.) российские заказчики начнут получать платформы для добычи углеводородного сырья, морские суда-сухогрузы, танкеры класса «Афрамекс» (110-120 тыс. т дедевейта), в т. ч. работающие на газовом топливе, многофункциональные суда снабжения усиленного ледового класса, арктические танкеры-челноки класса Arc7, СПГ – газовозы, мощные ледоколы. Основные заказчики – Роснефть, Росморпорт, Совкомфлот, Газпром, Атомфлот. Со стапелей «Звезды» уже начали сходиться танкеры класса «Афрамекс».

Заложен шестой СПГ-танкер, всего портфель заказов на газозовы – 15 судов (вместимостью 172,6 тыс. куб. м СПГ) с мембранными танками. В 2025 г. будут спущены на воду два научно-исследовательских судна, которые уже заложены и состоялось их имянаречение [18].

Практически на всех крупных речных судостроительных заводах началась работа по реализации серьезных проектов: модернизация ПАО «СЗ «Северная верфь» (строительство нового эллинга с тяжелым стапелем); создание современного судостроительно- и судоремонтного завода в пгт Жатай; создание на базе АО «Онежский ССРЗ» современной цифровой верфи; строительство в Белокаменке (Мурманская область) Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) и др.

*Воздушный транспорт.* Целесообразно привести некоторые данные о развитии авиатранспорта, хотя подавляющая его часть обслуживает пассажирские перевозки, что не является предметом данной статьи.

В соответствии с принятой в июне 2022 г. Комплексной программой развития авиатранспортной отрасли до 2030 г. [13], в 2022 – 2030 гг. предусматриваются поставки 1036 самолетов для нужд гражданской авиации, из них 142 ед. SSJ-NEW, 270 ед. MC-21-310, 70 ед. Ил-114-300, 70 ед. Ту-214, 12 ед. Ил-96-300, 140 ед. ТВРС-44 «Ладога», 178 ед. Л-410 и 154 ед. «Байкал» (ЛМС-901). Первые шесть MC-21 начнут поступать с 2024 г., а с 2029 г. планируется выпускать по 72 ед. MC-21 в год. До 2030 г. планируется выпустить 764 вертолета «Ансат» и Ми-8, которые весьма востребованы на рынке. Общий объем финансирования превысит 770 млрд руб. Следует подчеркнуть, что развитие авиастроительной отрасли позволяет создать точку роста с задействованием нескольких промышленных отраслей, включая специализированные НИИ. Это станкостроение, нефтехимия, производство специальных каучуков и резины, металлургия, электротехника и электроника, и др. [19].

*Производство, импорт и экспорт транспортных средств.* В производстве железнодорожного транспорта ситуацию следует считать нормальной. Санкции практически не повлияли на производство тягового подвижного состава, а также грузовых и пассажирских вагонов. Менее благополучна ситуация с автомобильным, водным и воздушным транспортом, где наблюдается снижение производства. Однако значительное снижение наблюдается только по двум позициям: автомобили легковые и самолеты пассажирские. Этими направлениями специально занимается Правительство РФ. Что касается прочих позиций, то снижение не критично и в перспективе двух-трех лет, очевидно, будет восстановлено (табл. 3)<sup>4</sup>.

Таблица 3

## Производство транспортных средств в России

Показатель	2013 г.	2014 г.	2019 г.	2021 г.	2022 г.
Электровозы магистральные, ед.	365	349	397	295	321
Тепловозы магистральные, ед.	66	72	283	378	336
Вагоны грузовые, тыс. ед.	60,1	55,1	79,7	62,5	50,2
Вагоны пассажирские, ед.	860	772	1632	1561	1500
Грузовые автомобили, тыс. ед.	207	153	156	186	141
Автобусы, тыс. ед.	53,2	44	39,5	36,8	26,1
Автомобили легковые, тыс. ед.	1975	1695	1525	1365	450
Суда морские (кроме пасс.), ед.	10	13	9	38	...
Суда речные (кроме пасс.), ед.	57	32	3	1	...
Самолеты пассажирские, ед.	102	97	43	42	16
Вертолеты, ед.	68	42	89	108	93

<sup>4</sup> *Транспорт и связь в России. Стат. сб. 2016. М., Росстат, 2016. С. 22; Транспорт в России. Стат. сб. 2022. М., Росстат, 2022. С. 23. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178\\_26-10-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178_26-10-2022.html)*

О положении с импортом транспортных средств можно судить по данным табл. 4<sup>5</sup>. В 2022 г. прекратился импорт грузовых и легковых автомобилей из европейских стран, США и Японии, но продолжались поставки из Южной Кореи и КНР. Практически не ввозилась авиатехника (контракты закрывались в первые два месяца).

Импорт транспортных средств из стран СНГ упал в стоимостном выражении примерно в полтора раза. До 2013 г. включительно Россия закупала грузовые вагоны, производимые в Луганске, ежегодно на сумму более 1 млрд долл. в год. После событий на Украине связи стали сворачиваться в основном по политическим, а также и по некоторым технологическим причинам. То же и с закупками тепловозов.

Импорт грузовых автомобилей – это, главным образом, карьерные самосвалы БЕЛАЗ. Легковые автомобили с пробегом ввозились из Армении, Белоруссии, Казахстана.

Таблица 4

## Импорт транспортных средств (млн долл.)

Показатель	2013 г.	2014 г.	2019 г.	2021 г.
<b>Импорт из стран СНГ</b>				
Транспортные средства, всего	4343	2214	2474	2677
локомотивы	...	35,9	4,0	0,4
вагоны пассажирские	0,9	0,1	2,8	0,4
вагоны грузовые	1028	170	195	117
автобусы	134	57,4	63,3	87,4
автомобили легковые	566	257	186	453
автомобили грузовые	574	368	759	791
авиатехника	210	38,1	16,6	51,2
<b>Импорт из стран дальнего зарубежья</b>				
Транспортные средства, всего	46845	40265	29882	41888
локомотивы	...	11,8	18,5	16,8
вагоны пассажирские	495	482	1,3	27,8
вагоны грузовые	20	28,9	7,9	7,9
автобусы	229	169	159	77,5
автомобили легковые	16425	12900	7723	7546
автомобили грузовые	2373	1706	1181	1489
авиатехника	5662	7601	5546	11078

Экспорт транспортных средств после первых пакетов санкций рос начиная с 2015 г. В страны СНГ поставлялись легковые автомобили, авиатехника (в основном, вертолеты). По всей видимости, продолжатся поставки в страны СНГ железнодорожного подвижного состава, что объясняется единым «пространством 1520», а также отдельных позиций авиатехники. Можно ожидать, что на достигнутом уровне (по стоимости), сохранится экспорт в дружественные страны дальнего зарубежья (табл. 5)<sup>6</sup>.

**Инвестиции.** Показатели инвестиций в основной капитал по позиции «Транспортировка и хранение» представлены в табл. 6<sup>7</sup>. Данный показатель охватывает совокупность затрат, направленных на строительство и реконструкцию объектов, приобретение машин, оборудования, подвижного состава и флота. При этом учитываются и некоторые другие показатели, согласно классическому бухгалтерскому учету, в том числе инвестиции в объекты интеллектуальной собственности и др.

<sup>5</sup> *Транспорт и связь в России. 2016. Стат. сб. М., Росстат, 2016. С. 23; Транспорт в России. 2022. Стат. сб. М., Росстат, 2022. С. 26.*

<sup>6</sup> *Транспорт в России. 2022: Стат. сб. М., Росстат, 2022. С. 24, 25.*

<sup>7</sup> *Транспорт и связь в России. 2016. Стат. сб. М., Росстат, 2016. С. 19; Транспорт в России. 2022. Стат. сб. М., Росстат, 2022. С. 20.*



Согласно приводимым официальным статистическим данным, в целом по видам транспорта объемы инвестиций в основной капитал росли на протяжении девяти лет, даже с учетом инфляции<sup>8</sup>.

Таблица 5

Экспорт транспортных средств (млн долл.)

Показатель	2015 г.	2019 г.	2021 г.
Экспорт в страны СНГ			
Транспортные средства, всего	2648	3611	4067
локомотивы	13,7	21,1	71,7
вагоны пассажирские	30,2	75,8	87,2
вагоны грузовые	251	308	199
автобусы	28,6	48,6	46,9
автомобили легковые	863	1230	1226
автомобили грузовые	230	234	216
авиатехника	153	335	277
Экспорт в страны дальнего зарубежья			
Транспортные средства, всего	9158	7331	9882
локомотивы	2,4	47,6	39,3
вагоны пассажир.	7,0	1,0	198
вагоны грузовые	7,0	63,6	119
автобусы	5,5	33,1	37,8
автомобили легковые	250	387	170
автомобили грузовые	222	152	140
авиатехника	5377	4483	6668

Таблица 6

Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение» (в фактически действовавших ценах)

Транспорт	2013 г.	2014 г.	2019 г.	2021 г.
Транспорт, всего	1999,9/93,7	1871,6/90,8	2709,4/97,2	3226,4/118,3
В том числе:				
железнодорожный транспорт	413,9/90,5	328,4/77,6	...	...
железнодорожный транспорт: междугородные и международные пассажирские перевозки	...	...	96,8/86,5	73,2/70,9
железнодорожный транспорт: грузовые перевозки	...	...	387,3/162,4	349,8/99,8
автобусный пассажирский транспорт	24,4/146,5	12,8/51,0		
городской электротранспорт	218,6/190,4	102,9/45,7	351,9/113,7	389,9/97,8
автомобильный грузовой транспорт	28,0/108,6	18,9/65,8	57,6/69,6	125,6/в 2,3 раза
морской транспорт	6,2/177,5	7,0/109,5	34,0/140,9	31,9/в 5,5 раза
внутренний водный транспорт	4,5/48,1	5,2/112,9	8,8/194,3	6,5/62,3
воздушный и космический транспорт	33,1/122,2	44,5/126,7	34,3/158,9	37,0/112,6

**Примечание.** Числитель – инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах), млрд руб. Знаменатель – индексы физического объема инвестиций в основной капитал (в сопоставимых ценах), в процентах к предыдущему году.

По мнению автора, целесообразно обратить внимание на планы и финансирование в 2023 г. и на трех-пятилетнюю перспективу. Дальний горизонт планирования пока не вполне просматривается, поскольку сегодня сложна международная обстановка (санкции, угроза конфискации российских активов банками и правительствами недружественных стран и т. д.). Возникают неожиданные обстоятельства,

<sup>8</sup> Одновременно отметим, что к 2019 г. изменились формулировки позиций в российской статистике: железнодорожный транспорт разделен на две позиции, а две позиции – автобусный и городской электрический транспорт – сведены в одну.

активизируются попытки подчинить мировую экономику неким решениям внеэкономического характера.

В течении 2022 г. в России были внесены определенные корректировки в инвестиционные планы. В части, касающейся транспорта, вполне очевиден «усиливающийся акцент» на реализацию проектов по наращиванию объемов грузоперевозок в восточном направлении, а также на страны Ближнего и Среднего Востока. Масштабные решения были приняты по строительству железнодорожного подвижного состава, морского и воздушного флотов, портовой инфраструктуры.

В конце ноября 2022 г. российское правительство рассмотрело финансовый план и инвестиционную программу ОАО «РЖД», которое должно подтянуть предприятия машиностроения, добывающей и обрабатывающей промышленности, информационные технологии [20].

Параметры, заложенные в инвестпрограмме, основаны на источниках финансирования в объеме 1,074 трлн руб., что на 30% выше объемов 2022 г. Примерно 440 млрд руб. предусмотрено на реализацию проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в том числе 250 млрд руб. на развитие Восточного полигона железных дорог (в 2023 г. довести провозную способность до 173 млн т), 350 млрд руб. на обновления железнодорожной инфраструктуры и др. На закупку подвижного состава выделено средств в 1,5 раза больше прошлого года – более 202 млрд руб. (более 600 локомотивов и 330 вагонов электропоездов для пригородного сообщения, на приобретение 225 пассажирских вагонов и др.). В 2024 и 2025 гг. предусматривается увеличить инвестиционную программу по железным дорогам на 50% по отношению к 2023 г. (по 1,5 трлн руб.).

Прорабатываются варианты концессии на Восточном полигоне в 2023 г. по четырем объектам БАМа на 600 млрд руб. (второй Северомуйский, Кузнецовский и Кодарский тоннели, и мост через Амур).

Продолжится реализация проекта строительства железной дороги к порту Лавна в Мурманской области (угольный терминал, мощность – 18 млн т, сдача – 2024 г.), выделяется 37,7 млрд руб. Мурманск – это ключевой порт для развития Северного морского пути (СМП).

Развитие СМП предусматривает разработку и запуск цифровой экосистемы, создание т. н. «ледового навигатора», позволяющего с высокой точностью прокладывать безопасные маршруты в постоянно изменяющихся условиях Северного Ледовитого океана. На текущий и следующий годы федеральный бюджет выделяет субсидии в объеме 3,8 млрд руб. Система включает в себя установку бортовых автоматизированных информационно-измерительных комплексов на судах в акватории СМП, на самолетах и вертолетах ледовой разведки. Это важно и для привлечения зарубежных судовых компаний, поскольку они ранее говорили о необходимости создания самых разных баз данных по СМП (погода, ледовая обстановка, порты для захода на ремонт и бункеровку и т. д.). Система позволит повысить точность оценки метеорологической и навигационной обстановки, дать полную информацию по расположению судов, ледоколов, портах и др. Ввод в эксплуатацию данной системы запланирован на середину 2025 г.

В части дальнейшего инфраструктурного укрепления СМП распоряжением Правительства утвержден объем бюджетных инвестиций в строительство нефтяного терминала порт «Бухта Север» – на 2023 г. выделено более 2 млрд руб., на 2024 г. – еще более 1,6 млрд руб. [21]. Указанные средства пойдут на углубление акватории порта, монтаж средства навигации и системы обеспечения безопасности мореплавания. После ввода в эксплуатацию новых объектов в 2024 г. (причалы, нефтебазы, насосные группы и др.) появится возможность принимать танкеры грузоподъемностью до 120 тыс. т. Отметим

определенную синхронность пуска данного объекта и спуска на воду на судостроительном заводе «Звезда» четырех танкеров на 110 тыс. т усиленного ледового класса. Как известно, порт «Бухта Север» будет обслуживать Пайяхскую группу месторождений на севере Красноярского края вблизи Диксона. Отгрузки нефти будут способствовать росту объемов грузоперевозок по СМП. Это важно для России и в части создания более удобного маршрута для поставки УВС в страны АТР без использования протяженных маршрутов вокруг Европы и снижения санкционных возможностей ЕС.

Отметим еще один маршрут, являющийся весьма важным для развития СМП – это Северный широтный ход, железная дорога, идущая параллельно СМП, связывающий порты трассы СМП с сухопутным транспортом. Практика показывает, что порт без железной дороги не является портом в полном смысле этого слова, он не может выполнять свои функции и работать эффективно. Проект СШХ несколько раз откладывался, но есть надежда, что его строительство продолжится. В конце 2022 г. Президент России на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам среди важнейших проектов назвал и СШХ. По некоторым оценкам, его строительство (очередного этапа) обойдется в 292,3 млрд руб.

В 2023 г. продолжатся работы на Азово-Черноморском направлении. Разработаны планы инвестирования более 55 млрд руб. в строительство в порту Новороссийск крупного перегрузочного комплекса на 12 млн т металлопродукции. Проведение дноуглубительных работ позволит принимать суда класса Capesize (сухогрузы на 80-120 тыс. т дедвейта).

**Заключение.** Выводы о влиянии санкций на работу грузового транспорта России после трех и шести лет их работы в условиях санкций свидетельствуют о стабильной работе перевозочной отрасли. В равной мере это относится и к 2022 г. Можно сказать, что российские транспортники и логисты сумели оперативно перенастроить маршруты движения грузов как на внутренних, так и на внешних коммуникациях. Данные о грузовой работе транспорта России за первый квартал 2023 г. пока говорят о стабильной работе. Общий объем перевезенных грузов (без трубопроводного транспорта) за три месяца составил 1539,804 млн т (+8,6%, +116,7 млн т), в том числе автомобильным – 1217,609 млн т (+9,5%, +114,9 млн т), коммерческих грузов автотранспортом – 371,509 млн т (+14,5%, +47,3 млн т) [22].

Грузооборот морских портов за первый квартал вырос на 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (до 220,2 млн т), как по сухим, так и по наливным грузам. Перевозки грузов по железной дороге упали на 0,8%, что в целом не критично (305,5 млн т). Пока предсказания некоторых экспертов о крахе транспортной отрасли не сбываются.

Необходимо обратить внимание на следующее важное обстоятельство. 31 марта 2023 г. Президент России утвердил своим указом Концепцию внешней политики Российской Федерации [23]. Этот документ, содержащий положения, которые транспортники неоднократно высказывали, является руководством к действию. В принятых ранее подобных документах, касающихся внешней политики, столь детальных направлений развития транспорта не было. Это дает основание полагать, что вопросы развития транспортной инфраструктуры действительно являются приоритетными. Так, Россия намерена уделять особое внимание «использованию уникального географического и транзитного потенциала России для развития национальной экономики, укрепления транспортной и инфраструктурной взаимосвязанности в Евразии<sup>9</sup>, ... налаживанию взаимовыгодного сотрудничества с неарктическими государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России

<sup>9</sup> Концепция внешней политики Российской Федерации. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229. С. 22.

и заинтересованными в осуществлении международной деятельности в Арктике, включая инфраструктурное развитие Северного морского пути<sup>10</sup>, ... укреплению экономической и транспортной взаимосвязанности Евразии, в том числе посредством модернизации и увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, скорейшего запуска международного транспортного коридора «Север – Юг», совершенствования инфраструктуры международного транспортного коридора «Европа-Западный Китай», Каспийского и Черноморского регионов, Северного морского пути, создания зон развития и экономических коридоров в Евразии, в том числе экономического коридора «Россия – Монголия – Китай», а также наращивания регионального сотрудничества в сфере цифрового развития и формирования энергетического партнерства<sup>11</sup>.

Переориентация экспортных потоков, ранее следовавших на Балтику, в порты Азово-Черноморского (АЧБ), Дальневосточного (ДВ) и Арктического бассейнов (АБ) России выявила определенные вопросы, требующие решения. Понятно, что экспортно-импортные грузопотоки (а также транзитные и внутренние) планировались в соответствии с заключенными контрактами, наличием портовых мощностей под конкретные грузы (генеральные, наливные, навалочные), сложившимися торговыми традициями с зарубежными партнерами, транспортно-техническими возможностями инфраструктуры, имеющимся подвижным составом и его провозной способностью, а также специализацией коммерческих предприятий в части работы на конкретных региональных рынках.

Переброска грузопотоков с Балтики на другие бассейны привела к незапланированному росту объемов перевозок. В частности, возникла необходимость в расширении подходов к портам указанных бассейнов, т. е. в увеличении пропускных способностей путей в направлении портов АЧБ до 152 млн т/км в 2030 г. (в 2022 г. – 125 млн т), портов ДВ до 180 млн т/км в 2024 г., портов АБ – Балтийский бассейн до 220 млн т/км в 2030 г. (в 2021 г. – 145,6 млн т). Полагаем, что часть потребителей Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки могут перейти на доставку грузов из портов Северо-Запада.

### Литература / References

1. Щербанин Ю.А. Транспорт России: три года экономических санкций // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. М.: МАКС Пресс, 2018. С. 248-266. [Shcherbanin Yu.A. Russian Transportation: Three Years of Economic Sanctions // Scientific Articles – Institute of Economic Forecasting Russian Academy of Sciences. M.: MAX Press, 2018. Pp. 248-266. (In Russ.)]
2. Щербанин Ю.А. Транспорт России: шесть лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2020. № 3(180). С. 69-81. [Shcherbanin Yu.A. Russian Transportation: Six Years of Economic Sanctions // Problemy Prognozirovaniya. 2020. No. 3(180). Pp. 69-81. (In Russ.)]
3. Воловик Н.П. Экономика стран ЕАЭС в условиях антироссийских санкций // Экономическое развитие России. 2022. Т. 29. № 11. С. 20-27. [Volovik N.P. Economy of the EAEU Countries under Anti-Russian Sanctions. 2022. Vol. 29. No. 11. Pp.20-27. (In Russ.)]
4. Тимофеев И.Н. Политика санкций против России: новый этап // Журнал Новой экономической ассоциации. 2022. № 3 (55). С. 198-206. DOI: 10.31737/2221-2264-2022-55-3-11. [Timofeev I.N. Policy of sanctions against Russia: Newest stage. Journal of the New Economic Association. 2022. No. 3 (55). Pp. 198-206. (In Russ.)]
5. Голубчик А.М., Пак Е.В. Российский экспорт нефти и «ценовой потолок»: адаптация возможна // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 1. С. 56-63. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-1-56-63 [Golubchik A.M., Pak E.V. Russia's Oil Exports and the Price Cap: One Can Adapt/ Russian Foreign Economic Journal. 2023. No. 1. Pp. 56-63. (In Russ.)]
6. Лебедев А.С. Антироссийские санкции в глобальной экономической войне // Вестник МГИМО-Университета. 2022. № 15 (6). С. 26-35. DOI 10.24833/2071-8160-2022-6-87-26-35 [Lebedev A.S. Anti-Russian Sanctions in Global Economic Warfare // MGIMO Review of International Relations. 2022. No. 15 (6). Pp. 26-35. (In Russ.)]
7. Толмачев П.И. БРИКС: Международные экономические отношения в контексте поиска балансов национальных интересов // Вопросы новой экономики. 2022. № 4 (64). С. 12-21. DOI 10.52170/1994-0556-2022-64-12. [Tolmachev P.I. BRICS: International Economic Relations in the Context of Search for National Interests Balance. 2022. No. 4 (64). Pp. 12-21. (In Russ.)]

<sup>10</sup> Там же, с. 31.

<sup>11</sup> Там же, с. 33.

8. Тимофеев И.Н., Соколыч Ю.С., Морозов В.А. Санкции против Ирана: уроки для России в новых международных условиях // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. 2022. Т. 15. Вып. 4. С. 405-420. URL: <https://doi.org/10.21638/spbu06.2022.404> [Timofeev I.N., Sokolshchik Yu.S., Morozov V.A. Sanctions against Iran: Lessons for Russia in the new international context // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. 2022. Vol. 15. Issue 4. Pp. 405-420. (In Russ.)]
9. European Parliament Briefing. Anna Caprile and Angelos Delivorias EU sanctions on Russia: Overview, impact, challenges. March 2023. Pp. 2-12.
10. CRS Report Prepared for Members and Committees of Congress. Congressional Research Service. U.S. Sanctions against Russia. Updated January 2022. Pp. 2-58.
11. Emily Kilcrease, Jason Bartlett and Mason Wong. The Center for a New American Security Sanctions by the Numbers: Economic Measures against Russia Following Its 2022 Invasion of Ukraine. 2022. June, 16. P. 36.
12. Торговая политика и значение вступления в ВТО для развития России и стран СНГ. Руководство / Под ред. Дэвида Г. Тарра. М.: Изд-во «Весь Мир», 2006. 588 с. [Trade Policy and the WTO's significance of Russia and CIS joining. Handbook. David Tarr coordination. M.: The Whole World Editor, 2006. 588 p. (In Russ.)]
13. Ушкалова Д.И. Антироссийские санкции и экспорт России в 2022 г.: риски и перспективы // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2022. № 6. С. 34-51. [Ushkalova D.I. Anti – Russia Sanctions and Russia's Exports in 2022: Risks and Prospects. The Bulletin of Institute of Economics of Russian Academy of Sciences. 2022. No. 6. Pp. 34-51. (In Russ.)]
14. Соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (Марракешская декларация) Статья III. Функции ВТО. Приложение 2. Договоренность о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров. Статья 1. С. 1-2. Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ. URL: <https://base.garant.ru/2541158> [Agreement Establishing the World Trade Organization (Marrakesh Declaration) Article III. Functions of the WTO. Annex 2. Dispute Settlement Understanding. Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes. Articles 1. Pp. 1-2. (In Russ.)]
15. Голубчик А.М. Парадоксы рынка морских контейнерных перевозок: попытка анализа ситуации // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 5. С. 59-66. DOI: 10.24411/2072-8042-2021-5-59-66. [Golubchik A.M. Marine Container Paradoxes: an Attempt to Analyze the Market // Russian Foreign Economic Journal. 2021. No. 5. Pp. 59-66 (In Russ.)]
16. Зенкина Е.В., Кутовой В.М. Транспортная система и ее влияние на устойчивое развитие экономики России // Вестник университета. 2019. № 2. С. 95-100. DOI 10.26425/1816-4277-2019-2-95-100 [Zenkina E.V., Kitovoi V.M. Transport System and Its Impact on the Sustainable Development of the Russian Economy // Vestnik Universiteta. 2019. No. 2. Pp. 95-100. (In Russ.)]
17. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. United Nations Publications. 2022. P. 40. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf)
18. Судостроительный комплекс «Звезда». Проекты. URL: <https://sskzvezda.ru/index.php/ru/project> [Shipbuilding Corporation «Zvezda». Projects in Development. (In Russ.)]
19. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/PqzprfjozEj6AY4iMiUGkmcWlraXAMbdl.pdf> [Directive of the Government of Russian Federation. No. 1693-r of 25 June 2022. (In Russ.)]
20. Совет директоров утвердил финансовый план и инвестиционную программу ОАО «РЖД» на 2023 год. 24.11.2022. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=279100> [The Board of Directors Approved the Financial Plan and Investment Program of Russian Railways for 2023 on 24.11.2022. (In Russ.)]
21. Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 12 января 2023 г. № 15-р. [Directive of the Government of Russian Federation. No. 15-r of 12 January 2023. (In Russ.)]
22. Росстат. Транспорт. Перевозки грузов. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> [Rosstat. Transport. Freight Transportation. (In Russ.)]
23. Концепция внешней политики Российской Федерации. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 года № 229. [The Concept of the Foreign Policy of the Russian Federation Approved by Decree of the President of Russian Federation. 2023. No. 229. March 31. (In Russ.)]



Статья поступила в редакцию 13.04.2023. Статья принята к публикации 02.05.2023.

**Для цитирования:** Ю.А. Щербанин. Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2023. № 5 (200). С. 45-58.  
DOI: 10.47711/0868-6351-200-45-58

## Summary

### TRANSPORT IN RUSSIA: NINE YEARS OF ECONOMIC SANCTIONS

**Yu.A. SHCHERBANIN**, *Doct. Sci. (Econ.)*, Professor, Institute of Economic Forecasting, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia  
ORCID: 0000-0002-1050-7898

**Abstract:** The article examines some of the operation results of Russian cargo transport obtained over nine years after the announcement of economic sanctions against Russian individuals and legal entities. It is noted that their imposition reflects complete noncompliance with WTO principles, in particular, the provisions of GATT and GATS, and the WTO's disengagement from its direct responsibilities. By the middle of 2022, the volume of cargo traffic had recovered, and in early 2023, Russian transport volume has markedly increased. The considerations presented in this material are based on official Rosstat data investigated by methods of analysis, synthesis, and comparison. A conclusion about the available and sufficient carrying capacity of land transport and a shortage of sea and river merchant tonnage under the Russian flag is made. The largest infrastructure projects implemented in the period up to 2025 are presented. The conclusions formulated by the author in his previous works on this topic are confirmed in this article.

**Keywords:** transport, sanctions, rolling stock production, WTO, fleet.

Received 13.04.2023. Accepted 02.05.2023.

**For citation:** *Yu.A. Shcherbanin*. Transport in Russia: Nine Years of Economic Sanctions // *Studies on Russian Economic Development*. 2023. Vol. 34. No. 5. Pp. 592-600.  
DOI: 10.1134/S1075700723050155