



РОССИЙСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ

М. О. Тураева

Институт экономики РАН, Москва, Россия

В статье показаны изменения, коснувшиеся грузовых перевозок вследствие происходящей трансформации мировой конъюнктуры, антироссийских санкций и смены основных экономических партнеров России. Автор анализирует доступные данные по грузовым перевозкам внутренним и международным направлениям, обосновывая возможную недооценку некоторых показателей. Рассмотрены ограничители, которые тормозят развитие отдельных видов перевозок, вызывают потери грузопотоков и нехватку ресурсной мощности, в частности по подвозу/вывозу грузов. Приведены причины, тормозящие дальнейшее интенсивное наращивание грузовых автоперевозок. Автором исследуются такие ограничители, как дальность следования, стоимость топлива, природно-климатические условия и уровень развития автодорожной сети, необходимость использования транзитного сообщения в отдельных регионах России, растущие ставки утилизационного сбора, высокая ключевая ставка, риск ухода автоперевозчиков в серую зону, малый опыт в эксплуатации и обслуживании китайской грузовой техники, заместившей европейские машины. В статье оценивается динамика перевозок и перспектив международного транзита в условиях волатильности дальнейших сценариев, с одной стороны, и высокой адаптивности национальной хозяйственной системы к изменяющимся условиям и кризисам – с другой.

Ключевые слова: санкции, транспорт, логистика, грузовые перевозки, грузооборот, РЖД, экспортные энергетические товары, контейнерный транзит, Китай – Европа – Китай, автотранспорт.

RUSSIAN CARGO TRAFFIC IN NEW CONDITIONS: OPPORTUNITIES AND RESTRICTIONS

Madina O. Turaeva

Institute of Economics of the RAS,
Moscow, Russia

The article shows changes that affected cargo operations due to current transformation of the global situation, anti-Russia sanctions and replacement of key economic partners of Russia. The author analyzes accessible data of cargo traffic in home and international lines and explains possible underestimation of certain figures. Restrictions were investigated that hinder the development of some types of traffic, cause losses in cargo operations and shortage of resource capacity, in particular in moving-in and -out. The article shows reasons for impeding further intensive increase in cargo operations. The author studies such restrictions as distance of the route, fuel cost, nature and climatic conditions, the level of road network development, necessity to use transit communication in certain Russian regions, rising rates of utilization duties, high interest rate, risk of trucking companies' leaving for the green zone, poor experience in using and maintaining Chinese cargo equipment that changed European trucks. The article assessed the dynamics of traffic and prospects of international transit in conditions of further scenario volatility, on the one hand and high adaptive capacity of national economic system to changing conditions and crises, on the other.

Keywords: sanctions, transport, logistics, cargo traffic, goods turnover, the Russian Rail Ways export, power goods, container transit, China-Europe-China, motor transport.

Введение

Новые условия функционирования российской хозяйственной системы существенно сказались на грузовых перевозках как на международном

направлении, так и внутри страны. В 2022 г. санкции стали причиной сокращения перевозок западного направления и транзита, между тем грузопоток в страны глобального юга постепенно растет. Помимо

изменений направленности перевозок, реструктурируется экономика российского транспорта в целом. Вместе с тем при анализе доступных в настоящее время данных необходимо учитывать особенности имеющейся информации. В первую очередь речь идет об ограниченности открытой статистики. Также при анализе нужно иметь в виду особенности учета и пред-

ставления данных разных организаций, их публикующих.

Динамика грузовых перевозок

Если сравнить структуру грузовых перевозок (по видам транспорта) по данным Росстата за 10 месяцев 2022, 2023 и 2024 гг., то можно заметить усиление трендов, наметившихся с начала применения масштабных санкций (рис. 1).

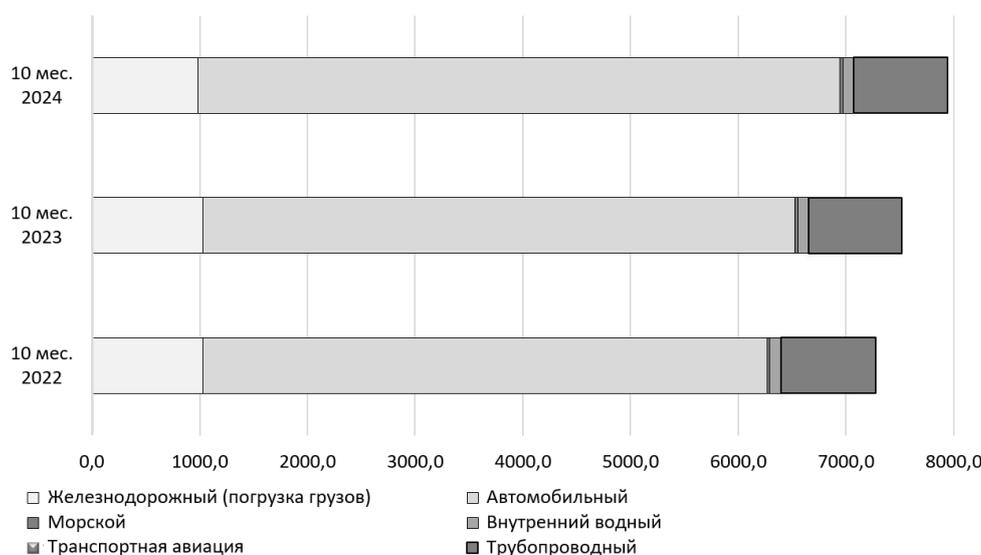


Рис. 1. Перевозки грузов по видам транспорта за первые 10 месяцев года (в млн т)

Примечание. Здесь и далее без учета новых территорий Российской Федерации (с 2022 г.).

Составлено по данным Росстата: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 13.12.2024).

Из диаграммы можно сделать вывод, к примеру, что на фоне продолжающегося (объективного) падения грузовых авиаперевозок заметно усилился рост погрузки на автотранспорт. Автомобильные перевозки грузов за 10 месяцев 2024 г. на 8,3% больше показателя аналогичного периода 2023 г. и на 13,6% больше соответствующего показателя в 2022 г. При этом железнодорожные перевозки в первые 10 месяцев 2024 г. меньше показателя 2023 г. на 4,3%, показателя 2022 г. – на 4%.

Между тем внутрироссийские перевозки грузов (в основном железнодорожным и автотранспортом) в настоящее время серьезно недооценены [7]. Во-первых, в статистические наблюдения пока не включены

новые территории Российской Федерации, через которые, в частности, увеличилось число маршрутных сообщений с Республикой Крым [2]. Во-вторых, согласно методическим пояснениям Росстата, на автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия, а по всем остальным видам транспорта – по моменту отправления¹, что также оставляет место для гипотез о недооценке реального объема грузоперевозок некоторыми видами транспорта. В-третьих, из наблюдений выпадает серьезный объем негражданских внутренних и междуна-

¹ URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 13.12.2024).

родных перевозок, которые в условиях СВО не отражены в статистике. Отметим также, что, помимо недоучета новых территорий и отдельных видов перевозок, из статистических наблюдений выпадают перевозки и так называемым «серым» флотом.

Закрытость данных по добыче и поставкам нефти и нефтепродуктов с 2022 г. [6] также затрудняет анализ ситуации по отдельным видам грузоперевозок, но не делает его совсем невозможным. Например, в данных Росстата о погрузке на железнодорожном транспорте после 2022 г. не публикуются сведения о погрузке нефти и нефтепродуктов, а также прочих грузов. Однако в оперативных публикациях компании «РЖД» данные о погрузке нефти и нефтепродуктов есть [3].

Отдельно стоит подчеркнуть, что на железнодорожном транспорте показатели

погрузки не равны объемам перевезенных грузов, они отличаются на импорт и транзит, однако ввиду невысокой погрешности эти показатели в отчетах РЖД и Росстата часто используются как эквивалентные [10]. Поэтому мы не используем показатель погрузки остальных, в том числе грузов в контейнерах, РЖД как эквивалент прочих грузов Росстата. Объем погрузки прочих грузов за 2023 г. рассчитан здесь путем вычитания из общей массы грузов в отчетном периоде массы грузов открытых статей (Росстат), а также массы нефти и нефтепродуктов (РЖД). С оговоркой приблизительно таких манипуляций можно представить динамику годовой погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте с 2019 (доковидного) по 2023 г. (рис. 2).

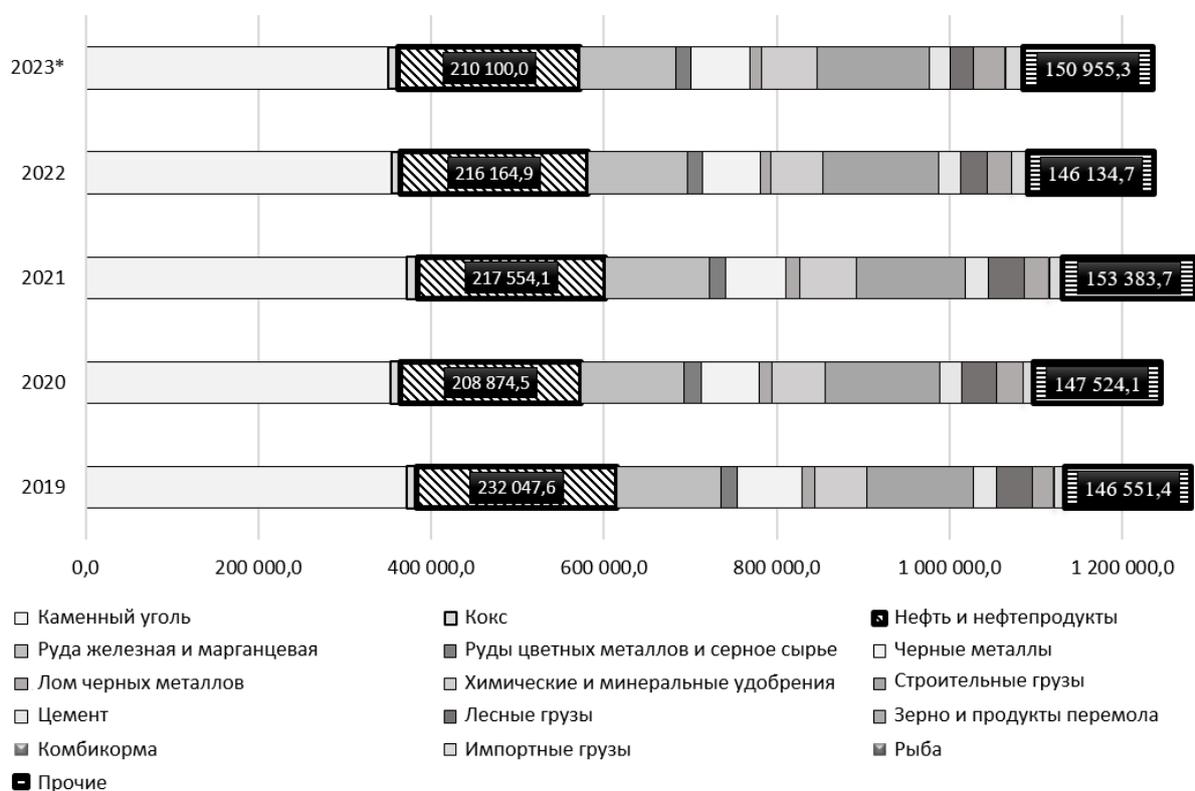


Рис. 2. Погрузка основных видов грузов на железнодорожном транспорте (в тыс. т)

* С использованием оперативных данных РЖД.

Составлено по данным Росстата и РЖД: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>; <https://company.rzd.ru/ru/9397> (дата обращения: 13.12.2024).

Как видно, с 2022 г. в общем сокращении погрузки на железнодорожном транспорте сыграло роль уменьшение поставок сырьевых товаров и лесных грузов. По сравнению с доковидным периодом (2019 г.) в 2023 г. погрузка каменного угля сократилась на 5,8%, лесных грузов – на 35,8%, руды и металлов (совокупно) – на 8%, нефти, нефтепродуктов и прочих грузов (совокупно) – на 4,6%. При этом общее сокращение погрузки на железнодорожном транспорте в 2023 г. по сравнению с 2019 г. составило 3,5%. В докладе Минтранса России также отмечается рост в 2023 г. железнодорожных перевозок экспортных энергетических товаров, что

привело к росту перевозок отдельных видов продукции.

Еще раз отметим, что ситуационная закрытость российской статистики усложняет анализ. Однако если опираться на ежемесячные данные о погрузке грузов Росстата и оперативные данные РЖД (в отличие от годовых, оперативные ежемесячные данные впоследствии не корректируются), то можно сделать вывод, что доля нефти, нефтепродуктов с 2022 г. имеет тенденцию к снижению, но это уменьшение в целом происходит медленнее, чем сокращение погрузки в целом (рис. 3).

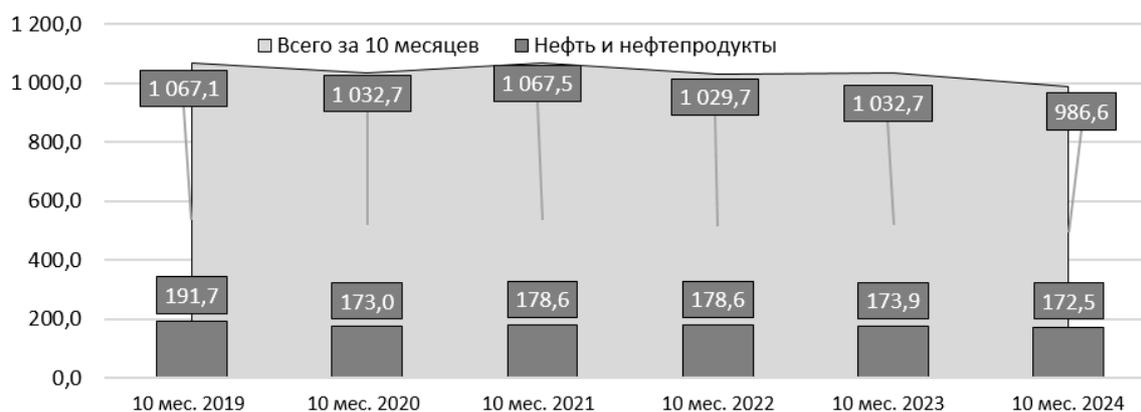


Рис. 3. Погрузка нефти и нефтепродуктов на железнодорожном транспорте за первые 10 месяцев года (в млн т)

Примечание. Оперативные данные по месяцам не корректируются.

Составлено по данным Росстата и РЖД: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>; <https://company.rzd.ru/ru/9397> (дата обращения: 13.12.2024).

За 10 месяцев 2024 г. совокупная погрузка на железнодорожном транспорте была меньше показателя аналогичного периода 2023 г. на 4,5% и на 4,2% меньше уровня 2022 г. В то же время погрузка нефти и нефтепродуктов за этот период сократилась соответственно на 0,8 и 3,4%. Учитывая масштабность санкций икратно возросшую нагрузку на железнодорожные пути Восточного полигона, полагаем, что сокращение можно считать ощутимым, но не драматичным. Очевидно, оно связано с санкциями, переориентацией экспортно-

импортных поставок и рынков сбыта промышленных и сырьевых товаров, неготовностью российской логистической системы к оперативной перестройке цепочек поставок и импортозамещению, ограничениями, коснувшимися компаний транспортной сферы, банков и пр.

Если попытаться оценить динамику грузооборота в те же периоды (первые 10 месяцев года), то с 2022 г. заметна сохранность лидерства долей железнодорожного и трубопроводного грузооборота (рис. 4).

Доли транспортной авиации и морского транспорта в общем объеме показателя грузооборота при этом остаются незначительными. Авиаперевозки более всего пострадали от действия санкций. Сказались неосуществимость (или ограниченность) работы в странах, поддержавших санкции;

ограничения в использовании воздушных судов; невозможность использования авиа-транспорта в доставке товаров двойного назначения; а также увеличение доли китайских авиаперевозчиков на российском рынке [5].

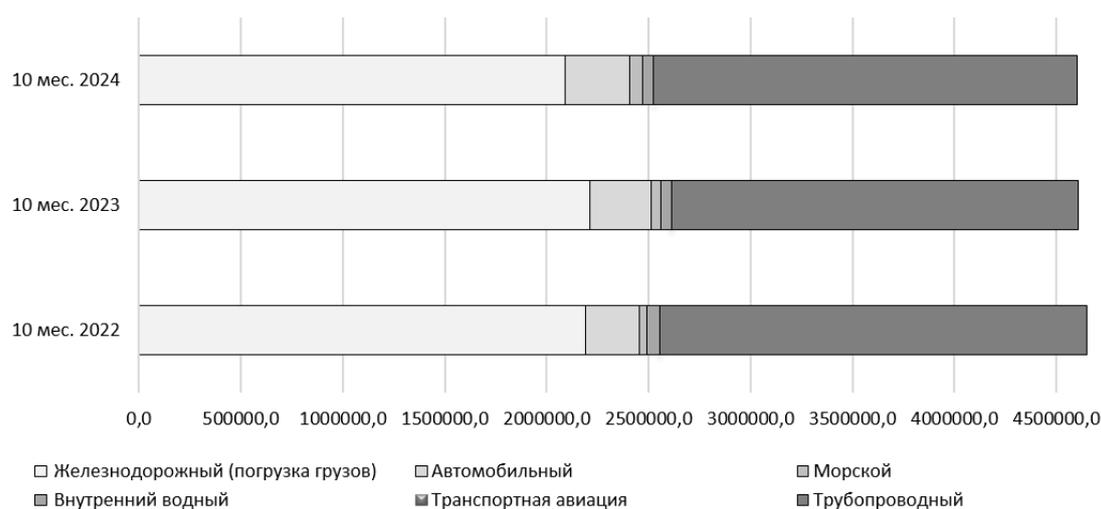


Рис. 4. Грузооборот по видам транспорта за первые 10 месяцев года (в млн т · км)

Составлено по данным Росстата: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 13.12.2024).

Морской грузооборот за 10 месяцев 2024 г. оказался выше показателя 2023 г. за аналогичный период на 38,3% и на 70,3% выше показателя 2022 г. В основном это объясняется изменением географии экспортных поставок энергетического сырья. В 2023 г. портовые мощности Российской Федерации были увеличены на 68,2 млн тонн (благодаря досрочной реализации проектов в портах Тамань и Ванино) (до 1,37 млрд т)¹. Ожидается, что рост портовых мощностей в 2024 г. составит около 44 млн тонн, что позволит превысить планку в 1,4 млрд тонн². Между тем ограничителем дальнейшего наращивания морских перевозок и портовой отрасли уже в ближайшее время станет нехватка ресурсной мощности РЖД по перевозке

экспортно-импортных грузов к морским портам и из них. По некоторым оценкам, в течение 2024 г. ежемесячное невыполнение РЖД таких перевозок составляло не менее четверти объема, и это привело к тому, что за 10 месяцев 2024 г. потери грузопотоков приблизились к 80 млн тонн³. В связи с этим растущий потенциал модернизируемых российских портов с их увеличивающейся мощностью, скорее всего, не будет использован в полной мере.

Исходя из данных, открытых на момент работы над статьей, можно заключить, что, хотя по объему перевозок автотранспорт превосходит все остальные виды транспорта [4], динамика объема автомобильных грузоперевозок и динамика грузооборота автотранспортом в целом совпадают (рис. 5).

¹ URL: <https://portnews.ru/news/358876/> (дата обращения: 13.12.2024).

² URL: <https://morvesti.ru/news/1679/108372/> (дата обращения: 13.12.2024).

³ URL: <https://www.morport.com/rus/news/zasedanie-soveta-direktorov-associacii-morskikh-torgovyh-portov-3> (дата обращения: 13.12.2024).

Несомненными преимуществами автомобильных перевозок являются их относительно меньшая зависимость от уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры и мобильность в замещении других видов транспорта. Спрос на автомобильные перевозки возрос также из-за растущей российско-китайской торговли. Высокая загруженность железнодорожных путей и очередь на контейнерные перевозки привели к тому, что для транспор-

тировки малогабаритных грузов из КНР стали чаще использовать автотранспорт, а стоимость этих доставок в 2023 г. сравнялась с контейнерными. Наметившийся с середины 2024 г. рост стоимости контейнерных перевозок из Китая сделал автомобильные перевозки еще более привлекательными. За 10 месяцев 2024 г. только через погранпереходы Дальнего Востока автотранспортные перевозки выросли более чем на 50%.

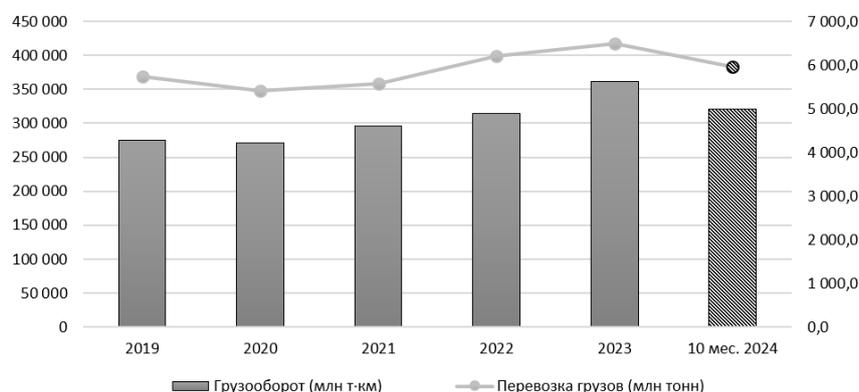


Рис. 5. Показатели автомобильных перевозок

Составлено по данным Росстата: URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 13.12.2024).

Перспективы развития грузовых автоперевозок

Исходя из анализа ситуации, стоит предположить, что интенсивное наращивание автомобильных перевозок вряд ли продолжится. Существенными ограничителями, особенно по маршрутам широтного направления, являются дальность следования, стоимость топлива, природно-климатические условия и уровень развития автодорожной сети. На западе России автоперевозчики испытывают также специфические проблемы, обусловленные взаимодействием со странами ЕС, или, как в случае с Калининградской областью, с вынужденной необходимостью использования транзитного сообщения [9]. Значительно повысившиеся ставки утилизационного сбора, начавшие действовать в Российской Федерации с 1 октября 2024 г., перспективы их ежегодного роста до 2030 г., а также высокая ключевая ставка

негативно отразятся на компаниях-автоперевозчиках, повышая риск ухода части компаний автоперевозчиков в так называемую «серую» зону.

Также пока не вполне понятно, как покажет себя в эксплуатации техника, импортированная из Китая. Как известно, с 2023 г. резко вырос импорт китайской грузовой автомобильной техники. Общий рост поставок в Россию из КНР грузовых, промышленных, строительных транспортных средств, тракторов и транспортных средств специального назначения в 2023 г. по сравнению с 2022 г. составил почти 150% [11]. Соответственно, срок эксплуатации основного парка китайских грузовых машин в России на сегодняшний день – не более 2 лет. Это значит, что сроки службы китайского автопарка, особенности его сервисного обслуживания, конкурентоспособности и рыночной ликвидности пока не очевидны.

На наш взгляд, серьезным ограничителем для всего рынка перевозок в России в краткосрочной перспективе станет также объявленное сокращение в 2025 г. инвестиционной программы РЖД на 40%¹. Несмотря на все прикладываемые усилия, пропускная способность Восточного полигона не отвечает спросу и близка к критической [1]. По некоторым оценкам, в 2024 г. дороги Восточного полигона достигли загруженности более чем на 97%². Сохранение дефицита провозной мощности дорог полигона ожидается до 2032 г.

Железнодорожный транзит

Ситуация с китайско-европейским транзитом через российскую территорию волатильна. С 2019 г. на нее значительно влияли пандемия, проблемы с блокировкой Суэцкого канала, начало российско-украинского конфликта, снижение европейского спроса из-за экономического кризиса, удлинение маршрутов морской доставки из-за атак на суда торгового флота в Красном море, колеблющаяся стоимость фрахта, ближневосточная нестабильность и т. п. Поэтому с начала применения ковидных ограничений объем контейнерного транзита через Россию (и страны ЕАЭС) по направлению Восток – Запад менялся пикообразно [8].

Несмотря на то, что в 2022–2023 гг. данные о транзите не были опубликованы в полной мере, выводы о динамике можно сделать по текстам выступлений представителей РЖД и компаний-перевозчиков. Так, после достижения рекордного уровня в 1,1 млн ДФЭ³ в 2021 г. в 2022 г., по некоторым оценкам, транзит резко сократился вдвое. В 2023 г. объем транзитных перевозок начал восстанавливаться и вырос на 20–30% относительно показателей 2022 г.

¹ В 2024 г. инвестиционная программа РЖД была утверждена на 1,27 трлн рублей.

² URL: <https://www.rbc.ru/business/27/11/2024/6745b3259a79472e675cf369> (дата обращения: 13.12.2024).

³ ДФЭ – это двадцатифутовый эквивалент, условная единица измерения, равная полезному объему стандартного интермодального ISO-контейнера длиной 20 футов (6,06 м).

С начала 2024 г. объем транзитных перевозок ускоренно растет. По данным РЖД, за 9 месяцев 2024 г. он составил 342,5 тыс. ДФЭ, что почти на 86% больше показателя аналогичного периода 2023 г.⁴ Почти о такой же динамике на трейде Китай – Европа – Китай свидетельствуют данные ОТЛК ЕРА⁵, на долю которой приходится основная часть китайского контейнерного железнодорожного транзита. За 9 месяцев 2024 г. компанией перевезено почти 330 тыс. ДФЭ, что на 83% больше суммарного транзита за три квартала 2023 г.⁶

Факторами, позитивно повлиявшими на рост китайского контейнерного транзита через территорию России в 2024 г., стали эскалация конфликта в странах ближневосточного региона и выросшие ставки морского фрахта, высокая скорость доставки грузов железнодорожным транспортом, увеличение скорости обслуживания в пунктах пропуска стран ЕАЭС, цифровизация и развитие таможенного транзита. Стимулирующим обстоятельством послужило наращивание экспортных поставок из Беларуси и России в КНР. Они позволили повысить эффективность использования контейнерных мощностей направления Европа – Китай на фоне сокращения европейского экспорта в КНР.

Таким образом, можно отметить, что опыт восстановительного роста российской транспортной отрасли в кризисных условиях, какими, к примеру, стали ковидные ограничения, свидетельствует об ее высокой устойчивости и способности адаптироваться к меняющимся внешнеэкономическим реалиям. В краткосрочной перспективе на работе всей отрасли отри-

⁴ URL: <https://www.infranews.ru/logistika/66440-zheleznodorozhnyj-tranzit-kitaj-evropa-za-9-mesyatsev-2024-goda-vyros-na-85-8/> (дата обращения: 13.12.2024).

⁵ АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» – альянс, осуществляющий перевозку транзитных контейнеров на фитинговых платформах через территории России, Казахстана и Беларуси в сообщении КНР – ЕС – КНР.

⁶ URL: <https://fedpress.ru/interview/3351002> (дата обращения: 13.12.2024).

цательно отразятся такие факторы, как необходимость обслуживать имеющийся кредитный портфель в условиях сокращения инвестпрограммы РЖД, высокая инфляция, значительное подорожание долговых инструментов на российском рынке, дефицит кадров в отрасли, высокие внешнеэкономические риски. На наш взгляд, это проблемы, требующие гораздо больше

ресурсов в достижении целевых показателей развития транспортной системы, чем переориентация внешнеторговых потоков. Вместе с тем российская экономика продолжает приспосабливаться к новым условиям, движущей силой при этом является положительная динамика торговли со странами глобального юга.

Список литературы

1. Жарков М. Л., Казаков А. Л., Супруновский А. В. Оценка пропускной способности однопутного участка БАМа с использованием теории массового обслуживания // Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. – 2023. – Т. 82. – № 4. – С. 370–384.
2. Лазаревская Ю. А. Перспективы развития логистической отрасли Российской Федерации в условиях санкционных ограничений // Russian Economic Bulletin. – 2024. – Т. 7. – № 2. – С. 245–252.
3. Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2023 году составила 1 млрд 232,3 млн тонн. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=290211> (дата обращения: 13.12.2024).
4. Попов А. В., Келлер А. В., Окольников И. Ю. Анализ рынка полноприводных грузовых автомобилей и их роли в транспортной системе России // Креативная экономика. – 2023. – Т. 17. – № 9. – С. 3453–3470.
5. Российские авиакомпании сдали под натиском коллег из КНР. – URL: https://logirus.ru/news/transport/rossiyskie_aviakompanii_sdali_pod_natiskom_kolleg_iz_knr.html (дата обращения: 13.12.2024).
6. РЭА Минэнерго объяснило закрытие данных о добыче и экспорте нефти РФ. – URL: <https://www.interfax.ru/business/834896> (дата обращения: 13.12.2024).
7. Тураева М. О. Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2023. – № 3. – С. 45–63.
8. Тураева М. О., Горохова И. В. Россия в условиях развития евразийских коммуникаций и транзита: последствия пандемии и национальные транспортные интересы // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2021. – Т. 18. – № 3 (117). – С. 32–43.
9. Федяева А. В. Предпринимательская активность в сфере международных автомобильных грузовых перевозок в Калининградской области // Первый экономический журнал. – 2023. – № 12 (342). – С. 122–133.
10. Хусаинов Ф. И. Рынок железнодорожных перевозок в 2022 г. // Экономика железных дорог. – 2023. – № 3. – С. 46–72.
11. General Administration of Customs People's Republic of China. – URL: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> (дата обращения: 13.12.2024).

References

1. Zharkov M. L., Kazakov A. L., Suprunovskiy A. V. Otsenka propusknoy sposobnosti odnopusutnogo uchastka BAMa s ispolzovaniem teorii massovogo obsluzhivaniya [Assessment of the Capacity of a Single-Track Section of the BAM Using Queueing Theory]. *Vestnik Nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta* [Bulletin of the Research Institute of Railway Transport], 2023, Vol. 82, No. 4, pp. 370–384. (In Russ.).

2. Lazarevskaya Yu. A. Perspektivy razvitiya logisticheskoy otrasli Rossiyskoy Federatsii v usloviyakh sanktsionnykh ogranicheniy [Prospects for the Development of the Logistics Industry of the Russian Federation in the Context of Sanctions Restrictions]. *Russian Economic Bulletin*, 2024, Vol. 7, No. 2, pp. 245–252. (In Russ.).

3. Pogruzka na seti OAO «RZHD» v 2023 godu sostavila 1 mlrd 232,3 mln ton [Loading on the network of JSC "Russian Railways" in 2023 amounted to 1 billion 232.3 million tons]. (In Russ.). Available at: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=290211> (accessed 13.12.2024).

4. Popov A. V., Keller A. V., Okolnishnikova I. Yu. Analiz rynka polnoprivodnykh gruzovykh avtomobiley i ikh roli v transportnoy sisteme Rossii [Analysis of the Market of All-Wheel Drive Trucks and their Role in the Transport System of Russia]. *Kreativnaya ekonomika* [Creative Economy], 2023, Vol. 17, No. 9, pp. 3453–3470. (In Russ.).

5. Rossiyskie aviakompanii sdali pod natiskom kolleg iz KNR [Russian Airlines have Surrendered under the Onslaught of Colleagues from China]. (In Russ.). Available at: https://logirus.ru/news/transport/rossiyskie_aviakompanii_sdali_pod_natiskom_kolleg_iz_knr.html (accessed 13.12.2024).

6. REA Minenergo obyasnilo zakrytie dannykh o dobyche i eksporte nefti RF [REA of the Ministry of Energy explained the closure of data on oil production and exports of the Russian Federation]. (In Russ.). Available at: <https://www.interfax.ru/business/834896> (accessed 13.12.2024).

7. Turaeva M. O. Gruzovoy transport Rossii: nekotorye itogi 2022 goda [Freight Transport in Russia: Some Results of 2022]. *Vestnik Instituta ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk* [Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences], 2023, No. 3, pp. 45–63. (In Russ.).

8. Turaeva M. O., Gorokhova I. V. Rossiya v usloviyakh razvitiya evraziyskikh kommunikatsiy i tranzita: posledstviya pandemii i natsionalnye transportnye interesy [Russia in the Conditions of Eurasian Communications and Transit Development: Pandemic Consequences and the National Transportation Interests]. *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2021, Vol. 18, No. 3 (117), pp. 32–43. (In Russ.).

9. Fedyaeva A. V. Predprinimatelskaya aktivnost v sfere mezhdunarodnykh avtomobilnykh gruzovykh perezovok v Kaliningradskoy oblasti [Entrepreneurial Activity in the Field of International Road Freight Transport in the Kaliningrad Region]. *Pervyy ekonomicheskyy zhurnal* [First Economic Journal], 2023, No. 12 (342), pp. 122–133. (In Russ.).

10. Khusainov F. I. Rynok zheleznodorozhnykh perezovok v 2022 g. [Rail Transportation Market in 2022]. *Ekonomika zheleznikh dorog* [Railway Economics], 2023, No. 3, pp. 46–72. (In Russ.).

11. General Administration of Customs People's Republic of China. Available at: <http://stats.customs.gov.cn/indexEn> (accessed 13.12.2024).

Сведения об авторе

Мадина Октамовна Тураева

доктор экономических наук,
ведущий научный сотрудник
ИЭ РАН.

Адрес: ФГБУН «Институт экономики
Российской академии наук», 117218,
Москва, Нахимовский проспект, д. 32.
E-mail: M.O.Turaeva@gmail.com

Information about the author

Madina O. Turaeva

Doctor of Economics, Leading Researcher
at the IE RAS.

Address: Federal State Budgetary Institution
of Science Institute of Economics of the Russian
Academy of Sciences, 32 Nakhimovsky Avenue,
Moscow, 117218, Russian Federation.
E-mail: M.O.Turaeva@gmail.com