

Перспективы транспортировки грузов в границах стран пространства 1520

Л. М. Чеченова

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация, 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9

Для цитирования: Чеченова Л. М. Перспективы транспортировки грузов в границах стран пространства 1520 // Бюллетень результатов научных исследований. — 2023. — Вып. 1. — С. 133–146. DOI: 10.20295/2223-9987-2023-1-133-146

Аннотация

Цель: Оценить значимость транспортировки грузов для экономики стран пространства 1520. Данное исследование подтверждает необходимость расширения возможностей железнодорожной инфраструктуры несмотря на последствия санкционных ограничений, неопределенность международной политической обстановки и дисбаланс трансевразийских контейнерных перевозок с целью достижения экономического роста национальных экономик стран пространства 1520. **Методы:** Используются методы аналитики и диагностики данных (наблюдение, анализ, синтез) нормативно-правовых положений, регулирующих отношения в рамках грузоперевозок по сети железных дорог, а также отчетов ведущих железнодорожных компаний стран пространства 1520 – ОАО «РЖД», АО «НК «Қазақстан темір жолы», Белорусской ЖД и пр., российских и зарубежных экспедиторских компаний, операторов-перевозчиков, данных ФТС РФ и зарубежных таможенных органов, статистических и аналитических информационных баз. **Результаты:** Дана характеристика основным железнодорожным системам ведущих стран пространства 1520 с уточнением количества международных и внутренних контейнерных и контейнерно-контрейлерных маршрутов. Установлены факторы, влияющие на развитие перевозок грузов на территории России по колее 1520, оценены перспективы транспортировки грузов с учетом текущего состояния транспортно-логистического рынка России. **Практическая значимость:** Полученные результаты имеют прикладной характер, поскольку предлагают и обосновывают ряд мер, обеспечивающих эффективное развитие перевозок грузов с учетом существующих инфраструктурных ограничений.

Ключевые слова: Пространство 1520, железнодорожный транспорт, транспортировка грузов.

Введение

Объединение государств в рамках пространства 1520 (Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Молдова, Монголия, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и пр.) создает условия для синхронизации мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров, и повышения доли доходов от железнодорожной отрасли в ВВП национальных хозяйств [1]. Следует отметить, что указанные государства суммарно занимают более 16 % мировой территории, а протяженность железнодорожных путей, соответствующих стандартам колеи 1520 мм, составляет порядка 18 % длины мировой сети железных дорог (около 240 тыс. км).

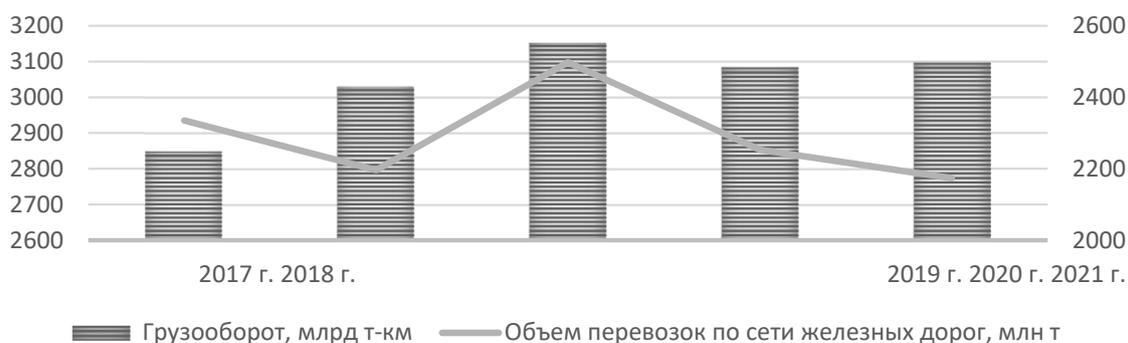


Рис. 1. Динамика показателей перевозок грузов по сети железных дорог на пространстве 1520

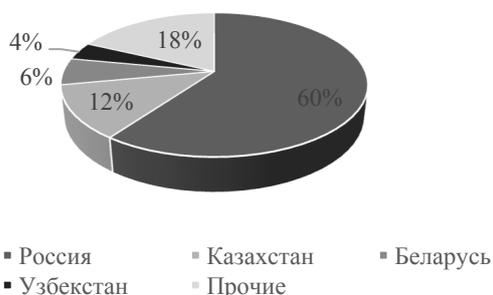


Рис. 2. Страны — лидеры по объему грузоперевозок на пространстве 1520 в 2021 г.



Рис. 3. Страны — лидеры по грузообороту на пространстве 1520 в 2021 г.

Последние годы наблюдается незначительная отрицательная динамика основных показателей перевозок грузов по сети железных дорог, что, несомненно, связано с локдауном вследствие пандемического кризиса, ограничительными мерами и санкциями в отношении России со стороны мирового сообщества. Тем не менее для стран пространства 1520 снижение объемов грузовых перевозок было не столь критично (рис. 1) в сравнении с сокращением показателей по объемам перевозок пассажиров (35 %) к уровню 2019 г.

Российские железные дороги занимают ведущие позиции по перевозкам на пространстве 1520, что подтверждают данные по объему грузоперевозок — около 60 % и грузообороту — 85 % к началу 2022 г. (рис. 2, 3).

Для большинства стран железнодорожная отрасль является системообразующей экономической компонентой, поскольку обеспечивает перевозку продукции от мест добычи к пунктам ее переработки и реализации, а также расширяет возможности транзитного потенциала национальных транспортных систем.

Материалы и методы исследования

Целью данного исследования является оценка значимости транспортировки грузов для экономики стран пространства 1520. За основу взяты нормативно-правовые положения, регулирующие отношения в рамках грузоперевозок по сети ЖД:

– Бернской конвенции о международных перевозках грузов (включена в состав Конвенции о международных железнодорожных перевозках: Convention relative aux Transport international ferroviaires) [2];

– Соглашения о международном грузовом сообщении, которое закрепляет форму унифицированной накладной, подтверждающей заключение договоров для международных грузоперевозок по сети железных дорог [3].

Отсутствие нормативно-правового закрепления определения мультимодальных перевозок дает нам основание учитывать объем перевозок грузов контейнерами в качестве основного рыночного индикатора.

Материалами исследования послужили отчеты ведущих железнодорожных компаний стран пространства 1520 — ОАО «РЖД», АО «НК «Қазақстан темір жолы», Белорусской ж. д. и пр., российских и иностранных экспедиторских компаний, операторов-перевозчиков, данные Федеральной таможенной службы России и зарубежных таможенных органов, статистические и аналитические информационные базы данных.

В аспекте теории систем национальная транспортная система относится к категории сложных систем со всеми характерными особенностями, что предопределяет применение методов системного анализа. В частности, сравнительный анализ функционирования национальных систем грузовых перевозок и грузопотоков позволил сформировать справку по основным показателям, характеризующим состояние основных железнодорожных систем стран пространства 1520 на 2021 г. в сегменте перевозок грузов (табл. 1).

ТАБЛИЦА 1. Характеристика основных железнодорожных систем ведущих стран пространства 1520

Основные характеристики	Россия	Казахстан	Беларусь
Доля ж. д. в структуре общего грузооборота РФ, %	46	41	36,8
Протяженность ж.-д. инфраструктуры общего пользования, тыс. км	85,5	16,1	5,5
Грузонапряженность ж.-д. инфраструктуры, млн т-км на 1 км	304	13,9	8,8
Тарифный грузооборот, млрд т-км	25 992,0	223,8	48,4
Количество грузовых вагонов, тыс. вагонов	1179,5	132	44,8
Размер парка тягового подвижного состава, тыс. ед.	19,7	1,8	0,761
Объемы перевозки грузов, млн т	1405	283,9	145,5.
Стоимость перевозки грузов, руб/т	800,5	569,5	569
Доля в грузообороте стран пространства 1520, %	84	8	1,5
Доля доходов ж.-д. транспорта в ВВП, %	1,3		2
Размер средней заработной платы сотрудников ж.-д. транспорта, тыс. руб.	58,5	35,5	—
Отношение средней заработной платы сотрудников ж.-д. транспорта к средней по стране, %	122	112,5	—

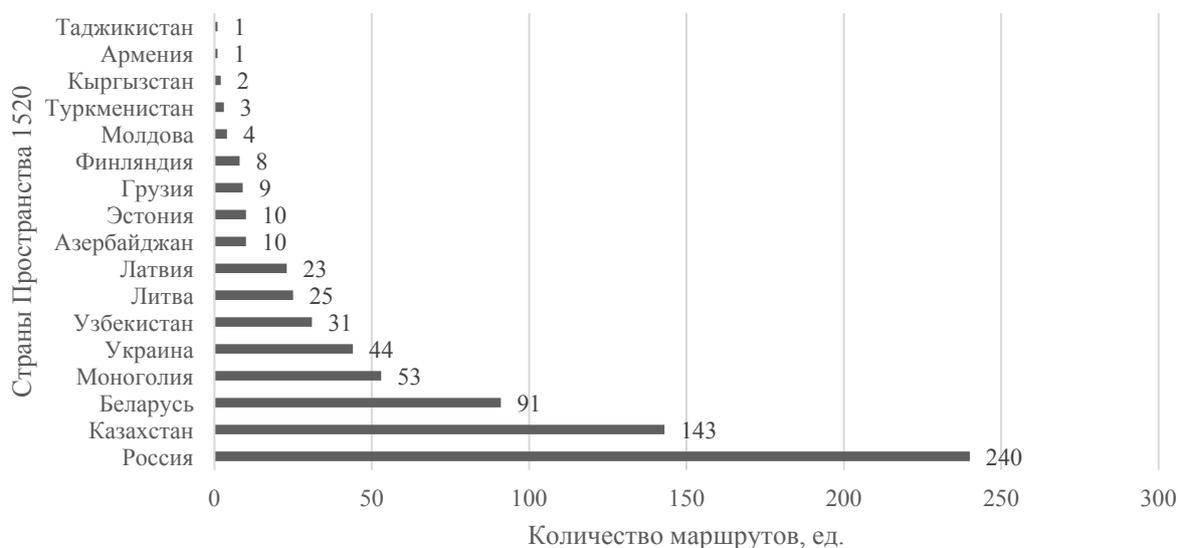


Рис. 4. Количество международных и внутренних контейнерных и контейнерно-контейнерных маршрутов стран пространства 1520

На начало 2022 г. по сети железных дорог пространства 1520 функционирует порядка 300 международных и внутренних контейнерных и контейнерно-контейнерных маршрутов (рис. 4).

За период с 2018 по 2021 г. отмечена положительная динамика железнодорожных контейнерных перевозок в границах стран пространства 1520 с преимущественным ростом в 178 % по маршруту «Китай — Европа — Китай». Это объясняется дисбалансом в сегменте морских грузоперевозок вследствие пандемического кризиса, дефицита контейнеров в Китае и увеличения стоимости фрахта в 2–4 раза. Первое полугодие 2022 г. фиксирует снижение показателей по объемам грузоперевозок контейнерами в целом на 9 %, что является последствием санкционных ограничений и неопределенной международной политической обстановкой.

Результаты исследования

1. Установлены факторы, влияющие на развитие перевозок грузов в территориальных границах России по колею 1520

Итоги 2016–2021 гг. показали стабильный рост грузоперевозок контейнерами по сети железных дорог — более 80 % за весь период. За весенним локдауном 2020 г., вызванным пандемическим кризисом [4], последовало постепенное восстановление контейнерооборота, реновация логистических цепей поставок, повышение фрахтовых ставок с ростом контейнерных грузоперевозок во внутреннем сообщении в 112 %, экспортных — 114 %, импортных 116 %, транзитных — 140 %. Особая роль в данной ситуации отводится транспортному потенциалу

Дальневосточного региона и Арктики, что подтверждается обозначением стратегических целей для железнодорожного грузового транзита МТК «Север — Юг» и «Восток — Запад» и запуском модифицированного логистического сервиса «РЖД Логистика» и FESCO.

ОАО «РЖД» активно наращивает объемы контейнерного грузооборота, возмещая недополученную долю доходов, возникших в 2020 г. в результате применения льготных тарифов в отношении транзита по территории РФ в период пандемического кризиса [5]. Учитывая вызовы 2022 г. в части эскалации санкций, отметим изменение тарифных решений со 2-го полугодия 2022 г. [6] и рекордную индексацию железнодорожных тарифов на перевозку грузов на 11 % к уровню 1 января — 31 мая 2022 г. [7]. В настоящее время суммарно рост тарифной нагрузки в сравнении с 2021 г. — более 118 %. В дополнение к сказанному, на летний период 2022 г. были исключены льготы на экспорт каменного угля, что привело к росту дополнительной тарифной нагрузки на грузоотправителей на ± 150 % в зависимости от дальности расстояния и сокращению объемов погрузки.

2. Предложены меры, обеспечивающие эффективное развитие перевозок грузов по сети железных дорог с учетом существующих инфраструктурных ограничений

Дополнительным фактором, сдерживающим системное развитие и полноценную реализацию потенциала мультимодальных перевозок, является ограниченность пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и логистических мощностей. При этом транспортно-логистический рынок государств пространства 1520 характеризуется ограниченным и узконаправленным характером применения цифровых сервисов и интеллектуальных технологий, а также наличием таможенных и правовых ограничений, несмотря на межгосударственные союзы и соглашения. В текущих условиях многие страны пользуются обходными маршрутами Средней Азии, что снижает интерес инвесторов к развитию национальной транспортной инфраструктуры.

Справочно — в России к началу 2022 г. объем грузоперевозок с учетом всех видов транспорта составил более 9 млрд тонн, при этом наибольший удельный вес (98 %) по перевозкам приходится на автомобильный, железнодорожный и трубопроводный виды транспорта. С учетом дальности в структуре грузооборота доля автомобильной транспортировки составляет около 6 % (до 500 км), железнодорожного и трубопроводного 48 % и 44 % соответственно по перевозкам на расстояния от 500 км. При этом недостаточное развитие внутреннего водного транспорта РФ, на который приходится более 1 % объема грузоперевозок, сдерживает эффективность смешанных контейнерных грузоперевозок. Причиной тому послужило отсутствие необходимой инфраструктуры и специализированного контейнерного

флота — перевозка осуществляется исключительно сухогрузными судами со средним количеством в эксплуатации от 35 до 45 лет (срок полезного использования согласно технической документации — до 10 лет). В итоге транспортировка грузов контейнерами представлена в основном перегрузкой продукции в портах на железнодорожный транспорт, вывозом продукции с мест добычи/переработки на основные магистрали Севморпути с удельным весом менее 1 % по внутренним водным путям РФ.

Таким образом, в отношении водного и железнодорожного видов транспорта по-прежнему актуальной остается проблема ограниченности и неравномерности развития инфраструктуры, в частности отсутствие подъездных путей к промышленным объектам, недостатка подвижного состава [8]. К примеру, объекты морской инфраструктуры Арктического бассейна и Дальневосточного региона по мощности существенно превосходят возможности автомобильного и железнодорожного видов транспорта. В частности, ключевые магистральные сети РФ — БАМ и Транссиб требуют модернизации с ростом пропускной способности, поскольку наличие узких мест приводит к торможению грузовых потоков в направлении ДФО и Арктики и обратно. Кроме того, высока потребность в создании и модернизации подъездной инфраструктуры к добывающим и промышленным предприятиям, поскольку ежегодно наращиваются объемы портовых мощностей параллельно с ростом грузонапряженности сухопутных подходов к ним. На рис. 5 предложены решения, направленные на развитие мультимодальной перевозки грузов по территории РФ, позволяющие объединять в рамках одной перевозки несколько видов транспортных средств с обеспечением более гибкого выбора между стоимостью и скоростью доставки грузов в контексте территориальных возможностей России.

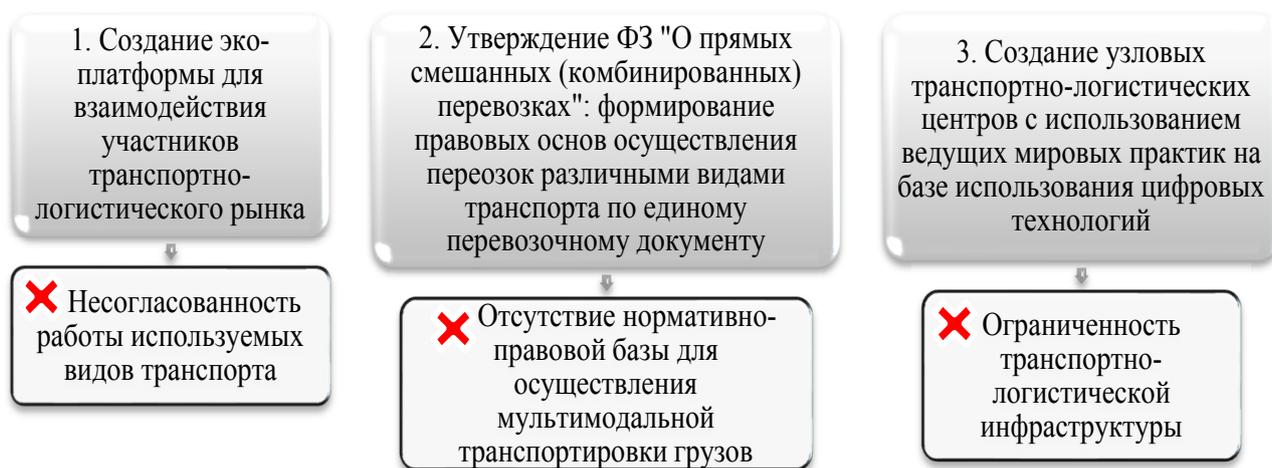


Рис. 5. Решения, направленные на развитие транспортировки грузов

Предложенные решения направлены не только на рост объемов перевозимых грузов, но и расширение цифровых возможностей транспортной отрасли в части создания логистической платформы для совместного интегрированного процесса транспортировки, создания экосистем цифровых транспортных коридоров на пространстве 1520 [9]. Отметим, что логистическая экоплатформа относится к тем инструментам, которые позволят в полной мере использовать потенциал логистики как технологии управления цепями поставок и сетевым взаимодействием. В границах экопространства предлагается объединение единичных разрозненных сегментов информационных систем перевозок воедино, исходя из принципа национального суверенитета данных, сделав процесс перевозки максимально прозрачным, эффективным и понятным для пользователей самого разного уровня: от грузовладельцев и грузоперевозчиков до контрольно-надзорных органов. Это позволит оптимизировать процесс транспортировки и декларирования грузов, минимизировать барьеры и повысить конкурентоспособность для добросовестных участников перевозочного процесса, в том числе за счет определения наиболее оптимальных маршрутов и условий перевозки, использования юридически значимых электронных документов, оптимизации функций государственных контролирующих органов и формирования единой информационной среды, в том числе на наднациональном уровне, что обеспечит существенное сокращение административных и временных затрат перевозчиков, рост оборачиваемости грузов.

3. Дана оценка перспективам транспортировки грузов с учетом текущего состояния транспортно-логистического рынка России

Одним из факторов оптимизации грузовых потоков является создание опорной сети транспортно-логистических центров (далее — ТЛЦ), работающих в режиме сухих портов, с решением комплекса задач — сократить порог расходов на логистику, создать условия для эффективного развития рынка транспортно-логистических услуг, обеспечить рост предпринимательской активности с последующей индексацией позиций России в рейтинге эффективности логистики.

Необходимость развития объектов транспортной инфраструктуры подтверждается результатами прогнозных данных генеральной схемы развития сети ТЛЦ [10] по оценке потенциала грузопереработки опорной сети ТЛЦ (рис. 6) и включением ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров» в госпрограмму «Развитие транспортной системы» в 2021 г.

Исследование опыта зарубежных государств показало, что формирование ТЛЦ является значимым фактором, существенно влияющим на развитие национального транспортного комплекса. Так, к началу 2021 г. доходы транспортной отрасли Нидерландов на 40 % обеспечены результатами деятельности ТЛЦ, прочих стран Европы — более 30 %. Перспективным форматом работы ТЛЦ является

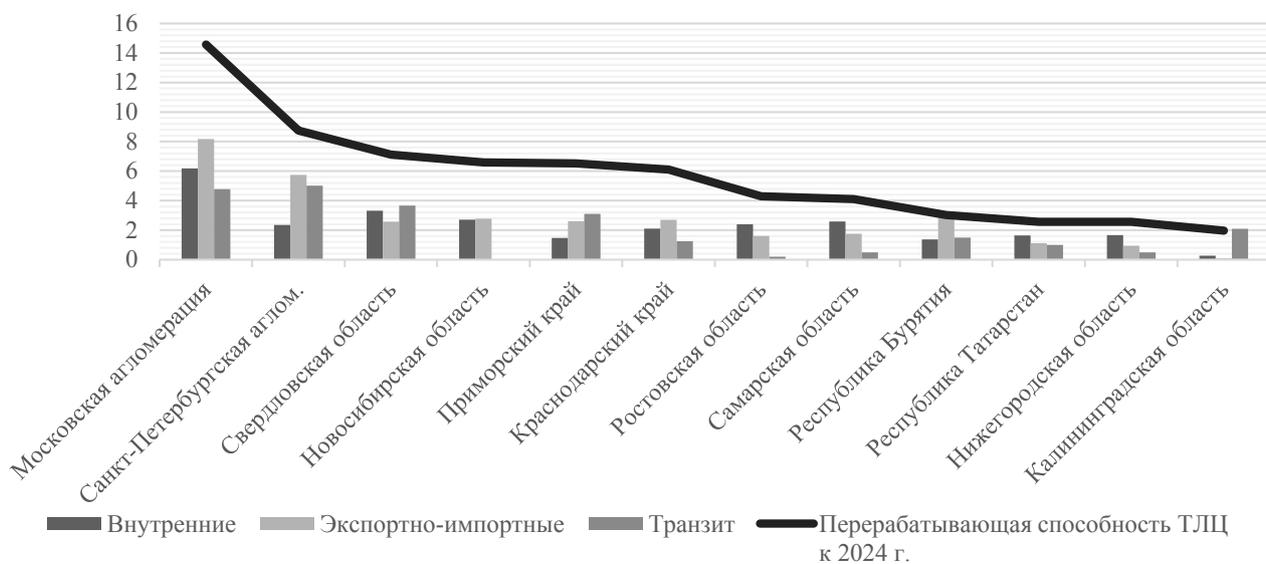


Рис. 6. Оценка потенциала грузопереработки опорной сети ТЛЦ, млн т/год



Рис. 7. Порядок организации контейнерной перевозки

грузовая деревня, расположенная между несколькими городами в границах стран пространства 1520, с интеграцией интермодальной инфраструктуры: аэропорта, железнодорожных путей, порта, бизнес-парков и социальных объектов (например, Plaza, Мадрид, Испания), что способствует экономии на транспортных издержках, росту мобильности перевозок за счет улучшенной координации и сортировки грузов и как социальный фактор обеспечивает занятость населения путем создания дополнительных рабочих мест.

Кроме того, следует обратить внимание на необходимость наращивания объемов контейнерных перевозок (рис. 7).

По данным ОАО «РЖД», к сентябрю 2022 г. парк универсальных и фитинговых платформ РФ насчитывает более 65 000 ед., парк контейнерных платформ АО «ФГК» — 102 специальные контейнерные платформы с планами по дополнительной закупке 100 единиц «колодецевого» типа. Для сравнения — в составе транспортного комплекса США сформировано более 100 специальных терминалов при наличии 310 тыс. контейнерных платформ. Несмотря на нестабильность мировой логистики, в 2021 г. были протестированы пилотные маршруты между странами пространства 1520, характеристики которых представлены на рис. 8.

Москва — Орша (Беларусь) — Лиепая (Латвия) — Травемюнде (Германия)

- цель тестового маршрута — установить особенности международной отправки контейнеров, уточнить порядок таможенных операций;
- участники — Schenker AG («Шенкер АГ»), Stena Line, ООО «LDZ Logistik», АО «Первый федеральный контейнерный оператор»
- реальное время в пути — 6 дней с проектируемым снижением сроков до 3–4 дней

Московская область — Калининград — Беларусь

- цель тестового маршрута — установить особенности международной отправки, уточнить порядок таможенных операций;
- участники — ОАО «РЖД», ПАО «ТрансКонтейнер», ТД «ЭкоПолимеры», ООО «Стройкерамика», ООО «Рустрейл», ООО «Лазурит Карго», Белорусская железная дорога

Рис. 8. Пилотные маршруты контейнерной грузоперевозки

К положительным эффектам от развития контейнерных перевозок для стран пространства 1520 можно отнести рост качественной составляющей транспортной услуги: безопасности (сохранность груза), экологичности, мобильности транспортировки [11, 12]. Мультипликативный эффект от перевозок контейнерами зависит от роста объемов грузоперевозок и эффективности использования электроэнергии. Однако, по данным на начало 2022 г., статус контейнера не определен, поскольку прицеп является транспортным средством и параллельно грузом, перевозимым по ж.-д. платформе. Соответственно, необходимо принятие мер в части внесения изменений в существующие нормативно-правовые акты по совершенствованию таможенных процедур и определению статуса перевозимого груза контейнером.

За 2020–2022 гг. рынок грузовых перевозок России претерпел значительные изменения. Перестройка рынков сбыта, санкции, уход мировых контейнерных гигантов из РФ привели к снижению ставок и объемов океанских перевозок — с максимальных значений в 10–15 тыс. долл. за фрахт 40-футового контейнера на китайско-европейском маршруте (уровень осени 2021 г.) стоимость снизилась до 2,7 тыс. долл. [13]. Железнодорожные контейнерные перевозки менее волатильны к внешним условиям и потому могут выступать дублирующим инструментом. Главным трендом остается транспортировка грузов с Запада на Восток, что подтверждается данными об увеличении по итогам 6 мес. 2022 г. объемов контейнерных перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту до 14 тысяч TEU (рост в 1,5 раза с аналогичным периодом за 2021 г.), из КНР транзитом через Россию — до 500 тыс. TEU, а также экспорта товаров из Ирана в Россию за 2022 г. более чем на 70 % [14]. К сожалению, текущая общемировая ситуация не дает возможности прогнозировать, в том числе на краткосрочный период, что однозначно ведет к применению контейнерными операторами адаптивных механизмов и работе в оперативном режиме.

Заключение

Проведенное исследование и итоги 2022 г. подтверждают необходимость расширения возможностей железнодорожной инфраструктуры [15]. В 2022 г. с учетом текущей общемировой ситуации, токсичной атмосферы вокруг России и Беларуси наблюдается восстановление динамики транзита из Китая в Европу и прирост объемов почти на 58 %, несмотря на сокращение субсидий Китая на экспорт товара железнодорожным транспортом (сокращение — до 10 %). В обратном направлении по-прежнему ведется политика сдерживания, что предопределяет дисбаланс трансевразийских контейнерных перевозок по колее 1520. Все вышесказанное указывает на стрессоустойчивость большей части маршрутов и обосновывает необходимость обеспечения благоприятных условий для наращивания объемов перевозки грузов [16] с целью достижения экономического роста национальных экономик стран пространства 1520.

Библиографический список

1. Аналитический обзор инвестиционной компании «РЖД-Инвест». — URL: <https://rzd-invest.ru/> (дата обращения: 07.11.2022).
2. Особые условия международных перевозок (SCIC) по проездным документам в сообщении Восток — Запад (EWT). — URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=805> (дата обращения: 07.11.2022).
3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и Служебная инструкция к СМГС (с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июня 2022 г.). — URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1816> (дата обращения: 07.11.2022).
4. Журавлева Н. А. Влияние постпандемийной экономики на бизнес-модель транспортных организаций / Н. А. Журавлева // Транспорт Российской Федерации. — 2020. — № 3-4(88-89). — С. 20–23.
5. Постановление Правительства РФ от 21 августа 2020 г. № 1265 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах». — URL: <https://www.zakonrf.info/postanovlenie-pravitelstvo-rf-1265-21082020/> (дата обращения: 07.11.2022).
6. Приказ Федеральной антимонопольной службы от 26 мая 2022 г. № 408/22 «О внесении изменений в приказ ФАС России от 10 декабря 2015 г. № 1226/15 и о неприменении отдельных коэффициентов на экспортные перевозки угля каменного, установленных постановлением ФЭЖ России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205310010> (дата обращения: 07.11.2022).

7. Распоряжение Правительства РФ от 27 мая 2022 г. № 1328-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2017 г. № 2991-р». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205280027> (дата обращения: 07.11.2022).
8. Гулый И. М. Подход к экономической оценке инвестиционных проектов развития железнодорожной инфраструктуры / И. М. Гулый // Транспорт Российской Федерации. — 2021. — № 1-2(92-93). — С. 12–14.
9. Гулый И. М. Цифровые технологии искусственного интеллекта в деятельности Российского железнодорожного транспорта / И. М. Гулый // Транспортное дело России. — 2021. — № 1. — С. 121–123.
10. Генеральная схема развития сети транспортно-логистических центров (в рамках федерального проекта «Транспортно-логистические центры» Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.). — URL: <http://mintrans.org/ftpgetfile.php?id=10> (дата обращения: 07.11.2022).
11. Журавлева Н. А. Методология исследования цифровой трансформации в условиях дестабилизации бизнес-моделей транспортных организаций / Н. А. Журавлева // Методология развития экономики, промышленности и сферы услуг в условиях цифровизации. — СПб.: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2018. — С. 10–47. — DOI: 10.18720/IEP/2018.6/1.
12. Волыхина Н. В. Концепция «Mobility-as-a-service» в период цифровой трансформации транспортных систем / Н. В. Волыхина // III Бетанкуровский международный инженерный форум. — 2021. — С. 89–92.
13. Сетевое издание «Вгудок». — URL: <https://vgudok.com/rassledovaniya/rossiya-vs-mir-mirovoy-konteynernyy-rynok-skatyvaetsya-k-recessii-rossiyskiy-mozhet> (дата обращения: 07.01.2023).
14. Данные аналитического портала ERAI. — URL: <https://index1520.com/analytics/novye-transportnye-koridory/> (дата обращения: 07.01.2023).
15. Данные форума по устойчивому транспортному сообщению между Азией и Европой (5–6 октября 2021 г.). — URL: https://icctt.com/f/forum_po_ustojchivoj_transportnoj_svyaznosti_eskato_broshyura.pdf (дата обращения: 07.06.2022).
16. Гулый И. М. Методология оценки влияния цифровых платформ взаимодействия участников мультимодальных перевозок грузов на параметры международных транспортных коридоров / И. М. Гулый // Транспортное дело России. — 2021. — № 6. — С. 167–169. — DOI: 10.52375/20728689_2021_6_167.

Дата поступления: 28.01.2023

Решение о публикации: 28.02.2023

Контактная информация:

ЧЕЧЕНОВА Лиана Мухамедовна — канд. экон. наук, доц.; liana1981-149@mail.ru

Cargo Transportation Aspect in the Borders of Countries of 1520 Area

L. M. Chechenova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, 9, Moskovsky pr., Saint Petersburg, 190031, Russian Federation

For citation: Batalova N. V., Chechenova L. M. Cargo Transportation Aspect in the Borders of Countries of 1520 Area. *Bulletin of scientific research results*, 2023, iss. 1, pp. 133–146. (In Russian) DOI: 10.20295/2223-9987-2023-1-133-146

Summary

Purpose: To assess the importance of multimodal cargo transportation for the economy of 1520 area countries. This study confirms the need to expand the capabilities of railway infrastructure despite the consequences of sanctions restrictions, international political situation uncertainty and trans-Eurasian container transportation imbalance with the purpose to achieve economic growth of the national economies of 1520 area countries.

Methods: There were used analytics and diagnostics methods for the data (observation, analysis, synthesis) of regulatory and legal provisions governing relations within the framework of freight transportation by railway network as well as reports of leading railway companies of 1520 area countries — JSC “Russian Railways”, JSC “NC “Kazakhstan Temir Zholy”, Belarussian Railways and others, Russian and foreign forwarding companies, carrier operators, data from Russian Federation Federal Customs Service and foreign customs authorities, statistical and analytical informational databases. **Results:** The characteristics for main railway systems of 1520 area leading countries are given with specification of the number of international and domestic container and container-piggyback routes. The factors influencing the development of freight transportations on Russia territory along 1520 track have been identified, the prospects for cargo transportation have been assessed in view of Russia transport and logistics market current state. **Practical significance:** The obtained results have applied character since they offer and justify measure series to ensure effective development of multimodal transportations given existing infrastructure limitations.

Keywords: The “1520 area”, rail transport, multimodal transportation.

References

1. *Analiticheskiy obzor investitsionnoy kompanii “RZhD-Invest”* [Analytical review of the investment company “RZD-Invest”]. Available at: [https:// rzd-invest.ru /](https://rzd-invest.ru/) (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

2. *Osobyie usloviya mezhdunarodnykh perezovozok (SCIC) po proezdnyim dokumentam v soobshchenii Vostok — Zapad (EWT)* [Special conditions of international Transportation (SCIC) for travel documents in the East — West (EWT) message]. Available at: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=805> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

3. *Soglashenie o mezhdunarodnom zheleznodorozhnom gruzovom soobshchenii (SMGS) i Sluzhebnyaya instruktsiya k SMGS (s izmeneniyami i dopolneniyami po sostoyaniyu na I iyunya 2022 g.)* [Agreement on International Railway Freight Traffic (SMGS) and Service Instructions to SMGS (with amendments and additions as of June 1, 2022)]. Available at: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1816> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

4. Zhuravleva N. A. Vliyanie postpandemiynoy ekonomiki na biznes-model' transportnykh organizatsiy [The influence of the post-pandemic economy on the business model of transport organizations]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation]. 2020, Iss. 3-4 (88-89), pp. 20–23. (In Russian)

5. *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 21 avgusta 2020 g. № 1265 "Ob utverzhdenii Pravil predostavleniya subsidiy iz federal'nogo byudzheta otkrytomu aktsionernomu obshchestvu "Rossiyskie zheleznye dorogi" na vozmeshchenie nedopoluchennykh dokhodov, vznikayushchikh v rezul'tate ustanovleniya l'gotnykh tarifov na tranzitnye perezovki po territorii Rossiyskoy Federatsii zheleznodorozhnym transportom obshchego pol'zovaniya gruzov v konteynerakh"* [Decree of the Government of the Russian Federation of August 21, 2020 № 1265 "On Approval of the Rules for Providing Subsidies from the Federal Budget to the Open Joint-Stock Company Russian Railways for Compensation of Lost Revenues Arising from the Establishment of Reduced Tariffs for Transit Transportation Through the Territory of the Russian Federation by Rail general use of cargo in containers"]. Available at: <https://www.zakonrf.info/postanovlenie-pravitelstvo-rf-1265-21082020/> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

6. *Prikaz Federal'noy antimonopol'noy sluzhby ot 26 maya 2022 g. № 408/22 "O vnesenii izmeneniy v prikaz FAS Rossii ot 10 dekabrya 2015 g. № 1226/15 i o neprimenenii otel'nykh koeffitsientov na eksportnye perezovki uglya kamennogo, ustanovlennykh postanovleniem FEK Rossii ot 17 iyunya 2003 g. № 47-t/5"* [Order of the Federal Antimonopoly Service № 408/22 dated May 26, 2022 "On Amendments to Order № 1226/15 of the Federal Antimonopoly Service of Russia dated December 10, 2015 and on the non-application of certain coefficients for the export transportation of hard coal established by the Decree of the FEC of Russia dated December 10, 2015 June 17, 2003 № 7-t/5"]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205310010> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

7. *Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 27 maya 2022 g. № 1328-r "O vnesenii izmeneniy v rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 29 dekabrya 2017 g. № 2991-r"* [Order of the Government of the Russian Federation dated May 27, 2022 № 1328-r "On Amendments to the Order of the Government of the Russian Federation dated December 29, 2017 № 2991-r"]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205280027> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

8. Gulyi I. M. Podkhod k ekonomicheskoy otsenke investitsionnykh proektov razvitiya zheleznodorozhnoy infrastruktury [Approach to the economic assessment of investment projects for the development of railway infrastructure]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation]. 2021, Iss. 1-2(92-93), pp. 12–14. (In Russian)

9. Gulyi I. M. Tsifrovye tekhnologii iskusstvennogo intellekta v deyatel'nosti Rossiyskogo zheleznodorozhnogo transporta [Digital technologies of artificial intelligence in the activity of Russian railway transport]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport business of Russia]. 2021, Iss. 1, pp. 121–123. (In Russian)

10. *General'naya skhema razvitiya seti transportno-logisticheskikh tsentrov (v ramkakh federal'nogo proekta "Transportno-logisticheskie tsentry" Transportnoy chasti kompleksnogo plana modernizatsii i rasshireniya magistral'noy infrastruktury na period do 2024 g.)* [General scheme of

development of the network of transport and logistics centers (within the framework of the federal project “Transport and logistics centers” of the Transport part of the comprehensive plan for modernization and expansion of the backbone infrastructure for the period up to 2024)]. Available at: <http://mintrans.org/ftpgetfile.php?id=10> (accessed: November 07, 2022). (In Russian)

11. Zhuravleva N. A. Metodologiya issledovaniya tsifrovoy transformatsii v usloviyakh destabilizatsii biznes-modeley transportnykh organizatsiy [Methodology of digital transformation research in the conditions of destabilization of business models of transport organizations]. *Metodologiya razvitiya ekonomiki, promyshlennosti i sfery uslug v usloviyakh tsifrovizatsii* [Methodology of economic, industrial and service sector development in the context of digitalization]. St. Petersburg: Sankt-Peterburgskiy politekhnicheskiy universitet Petra Velikogo Publ., 2018, pp. 10–47. DOI: 10.18720/IEP/2018.6/1. (In Russian)

12. Volykhina N. V. *Kontseptsiya “Mobility-as-a-service” v period tsifrovoy transformatsii transportnykh system. III Betankurovskiy mezhdunarodnyy inzhenernyy forum* [The concept of “Mobility-as-a-service” in the period of digital transformation of transport systems. III Betancourt International Engineering Forum]. 2021, pp. 89–92. (In Russian)

13. *Setevoe izdanie “Vgudok”* [Network publication “Vgudok”]. Available at: https://icctt.com/f/forum_po_ustojchivoj_transportnoj_svyaznosti_eskato_broshyura.pdf (accessed: January 07, 2023). (In Russian)

14. *Dannye analiticheskogo portala ERAI* [Data from the analytical portal ERAI]. Available at: <https://index1520.com/analytics/novye-transportnye-koridory/> (accessed: January 07, 2023). (In Russian)

15. *Dannye foruma po ustoychivomu transportnomu soobshcheniyu mezhdue Azii i Evropoy (5–6 oktyabrya 2021 g.)* [Forum data on sustainable transport links between Asia and Europe (October 5–6, 2021)]. Available at: https://icctt.com/f/forum_po_ustojchivoj_transportnoj_svyaznosti_eskato_broshyura.pdf (accessed: June 07, 2022). (In Russian)

16. Gulyy I. M. Metodologiya otsenki vliyaniya tsifrovyykh platform vzaimodeystviya uchastnikov mul'timodal'nykh perevozok gruzov na parametry mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [Methodology for assessing the impact of digital platforms for the interaction of participants in multimodal transportation of goods on the parameters of international transport corridors]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport business of Russia]. 2021, Iss. 6, pp. 167–169. DOI: 10.52375/20728689_2021_6_167. (In Russian)

Received: January 28, 2023

Accepted: February 28, 2023

Author’s information:

Liana M. CHECHENOVA — PhD in Economics, Associate Professor; liana1981-149@mail.ru