

УДК [656.13+625.7/.8]:341.018

*Райгородская Виктория Станиславовна,
к.э.н, доцент, доцент кафедры «Экономика дорожного хозяйства»*

МАДИ, Москва

*Пруидзе Екатерина Амирановна,
старший преподаватель кафедры «Экономика дорожного*

хозяйства» МАДИ, Москва

*Роскопинский Богдан Игоревич,
обучающийся гр. 1мЭКР, МАДИ, Москва*

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ САНКЦИЙ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РФ

Аннотация. В статье рассматриваются экономические последствия санкций в дорожной отрасли. В частности, проанализирована структура пассажирских и грузовых перевозок, динамика цен на строительные материалы, также рассмотрены вопросы формирования парка строительной техники и возможности импортозамещения в дорожном строительстве.

Ключевые слова: санкция, дорожная отрасль, строительная техника, строительные материалы, цены, импортозамещение.

*Raigorodskaya Victoria S,
Ph. D, associate professor, associate professor of the Department of
"Economics of road management" MADI, Moscow
Pruidze Ekaterina A,
senior teacher of the Department of "Economics of road management"
MADI, Moscow
Roskopinsky Bogdan I,
student gr. 1 mEID 1, MADI, Moscow*

ANALYSIS OF THE ECONOMIC CONSEQUENCES OF SANCTIONS IN THE ROAD INDUSTRY OF THE RUSSIAN FEDERATION

***Abstract.** The article discusses the economic consequences of sanctions in the road industry. In particular, the structure of passenger and freight traffic, the dynamics of prices for building materials, the formation of a fleet of construction equipment and the possibility of import substitution in road construction were analyzed.*

***Key words:** sanction, road industry, construction machinery, building materials, prices, import substitution.*

Санкция – мера воздействия, применяемая к правонарушителю и влекущая для него неблагоприятные последствия. Введенные против РФ санкции после 24 февраля 2022 года негативно сказались на ряде отраслей экономики страны, в том числе и на дорожной отрасли.

Актуальность данной проблемы для дорожной отрасли обусловлена тем, что эта отрасль является одной из самых финансируемых и социально-значимых, так как на автомобильный транспорт приходится 70,7 % от общего объема грузоперевозок внутри страны (Рис. 1), а также 59 % от общего объема

пассажирских перевозок (Рис. 2). (По данным Росстата и ЕМИСС на 2022 год. [1,8])

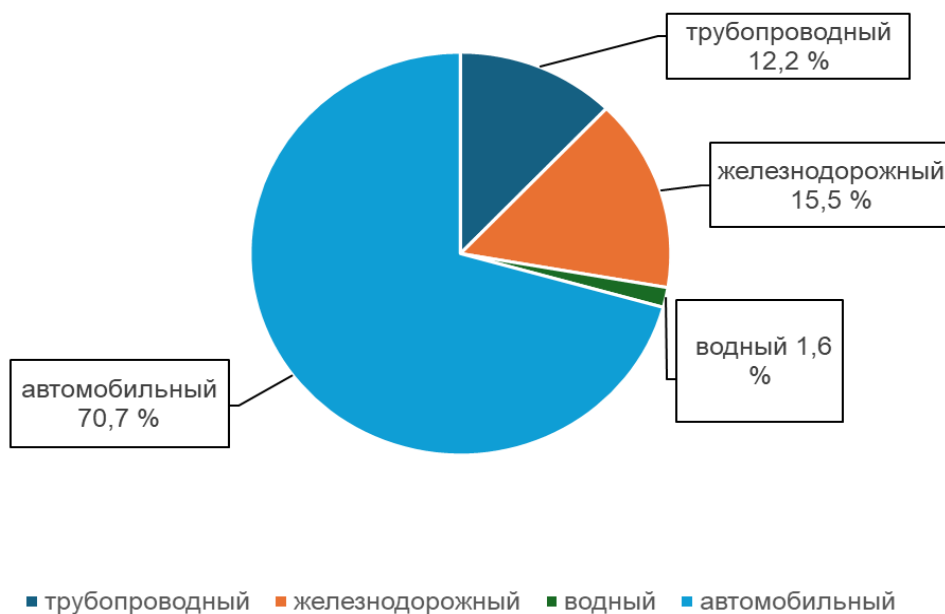


Рисунок 1. Структура объема грузовых перевозок по видам транспорта в 2022 году, %¹,

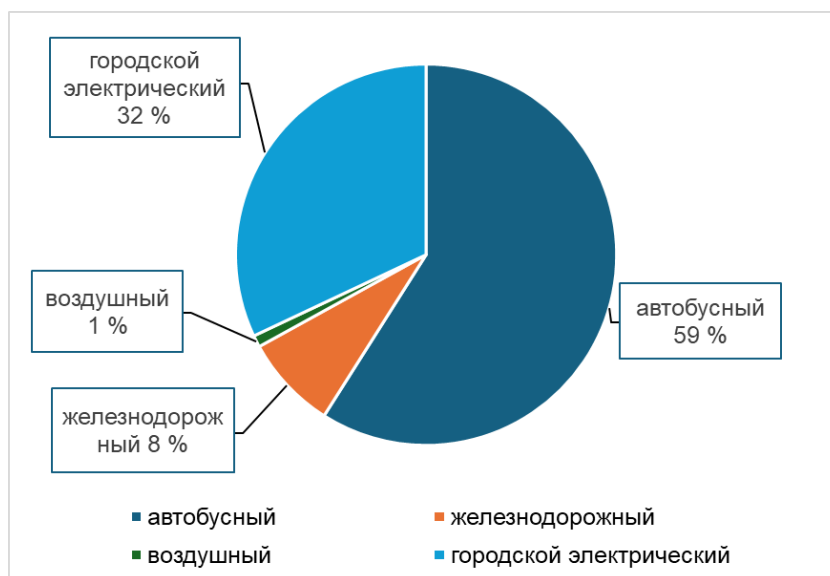


Рисунок 2. Структура пассажирских перевозок по видам транспорта в 2022 году, %^{2,3}

¹ Доля воздушного транспорта составляла 0,02 %

² Без учета легкового такси

³ Доля внутреннего одного и морского транспорта суммарно составила 0,06 %

Одно из наиболее значимых последствий санкций – уход ряда иностранных компаний из РФ, и как следствие, полное прекращение поставок импортной техники, материалов, комплектующих, задержки этих поставок, а также сложности в организации поставок из-за налаживания новых логистических цепочек. В соответствии с [3], подавляющее большинство представителей дорожно-строительных организаций – участников опроса (94,1 %) указывают на задержки поставок из-за рубежа.

Вместе с тем, на территорию Российской Федерации прекратились поставки строительной техники Caterpillar (производитель США), а также Komatsu – (производитель Япония). На рис. 3 показана доля техники указанных компаний в парке машин дорожно-строительных организаций. (по данным, собранным одним из авторов от представителей ряда организаций). В связи с уходом вышеупомянутых производителей строительной техники, на рынке заметен дефицит строительных средств специального назначения, так как они занимали наибольшую долю в парке строительных машин.

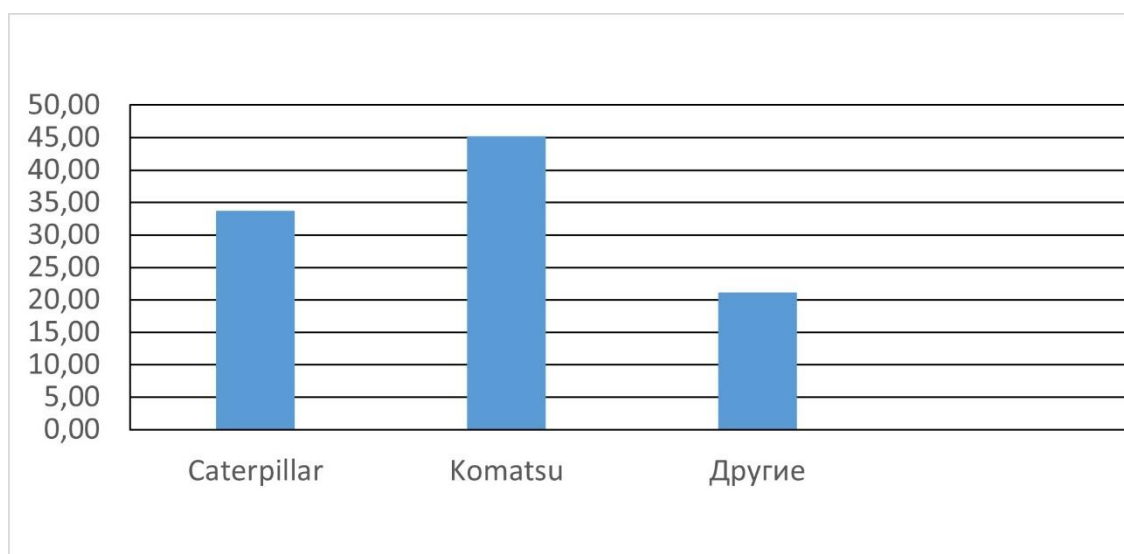


Рисунок 3. Структура парка строительной техники по производителям, %

Зам председателя ГК «Автодор» Игорь Коваль считает, что в целом потребность крупных дорожно-строительных организаций составляет около 830 единиц техники отечественного производства, а доля импортных машин

и комплектующих в крупных компаниях составляет 80-90 %. Отмечается также то, что эффект от экономических санкций может быть отложенным и наступить только через несколько лет. [4,7].

Также полностью остановлен ввоз в страну полиуретановой антикоррозийной краски с устойчивостью к ультрафиолетовому излучению и лакокрасочных материалов (ЛКМ) некоторых производителей. Положительными аспектами в данном вопросе является то, что полное прекращение импорта коснулось лишь немногих позиций необходимых для выполнения строительно-монтажных работ в дорожной отрасли, а также наличием у отечественных производителей аналогов полиуретановой антикоррозийной краски и ЛКМ. Кроме того, в отрасли есть запасы импортных строительных материалов.

Еще одно последствие санкций - повышение цен на материально-технические ресурсы. Результаты анализа по данным подрядных организаций представлены в табл. 1.

Таблица 1

Динамика цен на материальные ресурсы

№ п/п	Наименование позиции	Единица измерения	Цена, руб.		Темп роста, %
			на 01.02.2022	на 01.12.2022	
1	Песок (мелкий и средний, среднее значение)	м ³	330	570	167,6
2	Щебень (фракции: 5-20мм, 40-70мм, 20-40мм, 70-150мм)	м ³	2200	4300	185,3
3	Топливо (АИ-92, АИ-95, среднее значение)	л	51,6	52,8	101,1
4	Дизельное топливо	л	53,1	54,9	101,9

5	Смеси асфальтобетонные щебёночно-мастичные (ЩМА-16 и ЩМА-32, среднее значение)	т	4700	4900	104,1
6	Портландцемент для бетона дорожных и аэродромных покрытий	т	5200	5700	108,8
7	Смеси бетонные тяжелого бетона	м ³	4000	5100	121,6
8	Мастика битумная- полимерная	т	120 000	173 000	130,7
9	Металлоконструкции барьерного ограждения	м.п.	2150	2350	108,5
10	Панель звукоизолирующая	м ²	4800	5320	109,8
11	Плиты железобетонные	м ³	10500	12300	114,7
12	Ограждение перильное	м	6400	7020	108,9
13	Дорожный знак	шт.	2200	2670	117,4
14	Деформационный шов	м.п.	210 000	238 000	111,8
15	Георешетка	м ²	830	1200	146,7

Источник: составлено авторами по данным подрядных дорожно-строительных организаций.

К числу материалов, в наибольшей степени подорожавших, относятся щебень и песок. Одна из причин удорожания материалов – нарушение логистических цепочек.

Один из способов решения возникших проблем- импортозамещение. Соответствующие нормативные акты были приняты еще в 2021 году [5, 9].

В табл. 2 представлены показатели доли продукции отечественного производства по двум позициям. Указанные конструкции могут

использоваться, в том числе, при строительстве объектов дорожного сервиса и искусственных дорожных сооружений. Конкретные меры по импортозамещению при выполнении дорожных работ, в частности, нашли отражение в документе – ОДМ 218.8.10.001-2020 "Методические рекомендации по технологиям импортозамещения при приготовлении катионных битумно-полимерных эмульсий [10].

В табл. 3 представлены данные о планах по импортозамещению в производстве строительных и дорожных машин. В соответствующий документ по состоянию на 01. 04.2024 г не было внесено никаких изменений и дополнений, отражающих актуальное состояние рынка строительной и дорожной техники.

Таблица 2

План импортозамещения строительных материалов
(извлечения)

Наименование продукции	Доля отечественной продукции до реализации планов импортозамещения, %	Доля отечественной продукции до 2024 года, %	Ежегодный спрос на продукцию	
			в натуральном выражении	в денежном выражении, млрд руб.
Элементы конструкций и изделия из цемента, бетона или искусственного камня для объемно-	40	60	253 тыс. куб. м	7,7

блочного и колонно-ригельного строительства высокой степени заводской готовности среднего и верхнего сегмента				
Элементы фасадные и интерьерные из архитектурного фибробетона высокой степени заводской готовности среднего и верхнего сегмент	35	65	84 тыс. куб. м	7,2

Источник: по данным [5]

Таблица 3

План импортозамещения строительных и дорожных машин
(извлечения)

Наименование продукции	Доля	Доля
	отечественной продукции в 2020 году, %	отечественной продукции до 2024 г., %

Самоходная техника для строительства и обслуживания дорог, зданий и сооружений	25	45
Малогобаритная техника для содержания дорог в летний и зимний период	30	45
Малогобаритная техника для погрузочно-разгрузочных и землеройных работ	10	30

Источник: по данным [9].

Планы по импортозамещению строительных материалов нашли отражение также в Стратегии развития строительной отрасли [6].

Таблица 4

Планы по сокращению доли импортных материалов в строительстве

Наименование показателя	Единица измерения	Сценарий	2024	2030	2035
			год	год	год
Снижение доли импортируемых строительных материалов	%	рисковый	10	20	30
		базовый	10	10	10

Источник: по данным [6]

Рисковый сценарий предполагает сохранение текущего состояния экономики, базовый – улучшение макроэкономического климата, увеличение спроса на строительную продукцию, рост реальных располагаемых доходов населения и другие особенности.

Как видно из табл. 4, ни один из сценариев не предполагает полного перехода на отечественное производство.

К положительным шагам следует отнести создание Каталога импортозамещения, представленного на сайте Национального объединения строителей (Нострой) [12].

Несмотря на все предпринимаемые меры, процесс импортозамещения длительный. И на этот период планируется использование машин и материалов китайского, индийского и корейского производства, которые имеют ограниченные возможности по сравнению с продукцией западного

образца. Несмотря на то, что курс на импортозамещение начался еще в 2014 году, он недостаточно глубоко был проработан [2, с. 969].

26 апреля 2022 г. Национальная ассоциация инфраструктурных кампаний (НАИК) организовала всероссийский форум «Инфраструктурное строительство: курс на импортозамещение». В резолюции форума содержится предложение предоставить льготные кредиты и субсидии на погашение части процентной ставки по договорам лизинга на закупку дорожно-строительной техники. Также предлагается применение финансовых мер поддержки и увеличения спроса на отечественную технику, предоставление оказания субсидий лизинговым кампаниям [7].

В заключении, считаем целесообразным отметить, что импортозамещение – комплексная и системная задача, требующая координацию как научных, проектных, так и производственных организаций, а также развитие форм лизинга и финансовой поддержки.

Список литературы

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 07.04.2024).
2. Зайцева Л. И. Трансформация строительства в условиях санкций//Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 7 (144). – С. 967–971.
3. Дорожное строительство: влияние кризиса и поддержка отрасли. Аналитический обзор национальной ассоциации инфраструктурных кампаний (НАИК) совместно с SHERBA GROUP, ноябрь 2022 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nainfracom.ru/stroimarket2022/> (дата обращения: 06.04.2024).

4. Виктория Непогодина. Дорожная отрасль в условиях санкций: поддержка и планы на этот год. 12 апреля 2022 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=108757/(дата обращения: 06.04.2024).

5. Приказ Минпромторга России от 04.06.2021 N 2039 (ред. от 11.09.2023) "Об утверждении плана мероприятий по импортозамещению в промышленности строительных материалов (изделий) и строительных конструкций Российской Федерации до 2025 года и о признании утратившими силу приказов Минпромторга России от 13 июля 2018 г. N 2751 и от 22 мая 2019 г. N 1732"/ Некоммерческая интернет-версия «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_422381/2ff7a8c72de3994f30496a0ccb1ddafdaddf518/(дата обращения: 06.04.2024).

6. Распоряжение Правительства РФ от 31.10.2022 N 3268-р (ред. От 29.12.2023) «Об утверждении Стратегии развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года»/ Некоммерческая интернет-версия «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=463230&cacheid=D5D7C697B6C9A72A8C61457DE8EBBBAD&mode=splus&rnd=SWb9g#VfYtU9UOoYisp9wj/>(дата обращения: 06.04.2024).

7. Резолюция форума «Инфраструктурное строительство: курс на импортозамещение». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://drive.google.com/drive/folders/1JuG3uZHSK7OhB00AfMzpUwRNHhZRH0rW/>(дата обращения: 06.04.2024).

8. Единая межведомственная информационно-статистическая система. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru> (дата обращения: 07.04.2024).

9. Приказ Минпромторга России от 29.07.2021 N 2852 "Об утверждении Плана мероприятий по импортозамещению в отрасли производства строительно-дорожной, коммунальной, лесозаготовительной и наземной аэродромной техники Российской Федерации на период до 2024 года" Некоммерческая интернет-версия «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=458659&cacheid=9F53BD1FDA93C65751302F565882BA44&mode=splus&rnd=QffaoA#vEz3I9UGeD6cUzWv> (дата обращения: 06.04.2024).

10. Распоряжение Росавтодора от 17.02.2021 N 566-р "О применении и публикации ОДМ 218.8.10.001-2020 "Методические рекомендации по технологиям импортозамещения при приготовлении катионных битумно-полимерных эмульсий"/Официальный сайт Федерального дорожного агентства (РОСАВТОДОР) [Электронный ресурс]. – Режим доступа. <https://rosavtodor.gov.ru/>(дата обращения: 07.04.2024).

11. Сайт Ассоциация «Национальное объединение строителей» (НОСТРОЙ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://nostroy.ru/rism/>(дата обращения: 07.04.2024).