

Гриванов Роман Игоревич,
кандидат политических наук
ФГБОУ ВО Владивостокский государственный университет,
кафедра международных отношений и государственного управления
grivanov@inbox.ru
Grivanov Roman Igorevich,
Candidate of Political Sciences
Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education
Vladivostok State University,
Department of International Relations and Public Administration
grivanov@inbox.ru

Цыплакова Елена Германовна,
доктор технических наук, профессор
Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина
196605, Санкт-Петербург, Пушкин, Петербургское шоссе, д.10
кафедра региональной экономики и управления
naja458@yandex.ru
Tsyplakova Elena Germanovna
doctor of technical sciences, professor
Leningrad State University named after A.S. Pushkin, 196605, St. Petersburg,
Pushkin, Petersburg Highway 10
department of regional economics and management
naja458@yandex.ru

Демехова Мария Борисовна
старший преподаватель
Тихоокеанский государственный университет,
г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская , 136
Высшая школа промышленного и гражданского строительства,

009083@togudv.ru

Demekhova Mariia Borisovna

Senior Lecturer

Pacific National University, Khabarovsk, Tikhookenskaya str., 136
graduate School Industrial and civil construction specialty - construction

009083@togudv.ru

Ким Дмитрий Анатольевич

старший преподаватель

кафедры инженерной графики и компьютерного моделирования,

Национальный исследовательский Московский государственный

строительный университет (НИУ МГСУ),

г. Москва, Ярославское шоссе, 26

kda-0279@mail.ru

Kim Dmitry Anatolyevich

Senior Lecturer

of the Department of Engineering Graphics and

Computer Modeling

National Research Moscow State University of Civil Engineering (NRU

MGSU)

Moscow, Yaroslavskoe Shosse, 26

kda-0279@mail.ru

Омарова Наида Гамидовна

к.э.н., доцент; Махачкалинский филиал ФГБОУ ВО Московский
автомобильно-дорожный государственный технический университет

(МАДИ),

e-mail: omarova559@mail.ru

Omarova Naida Gamidovna

Candidate of Economics, Associate Professor; Makhachkala Branch of the
Moscow Automobile and Road State Technical University (MADI),
omarova559@mail.ru

Развитие транспортной системы России на мировом рынке грузоперевозок

Аннотация. В данной статье акцентируется внимание на состоянии транспортной системы Российской Федерации применительно к международным грузоперевозкам. Упор делается на изменениях в транспортной логистике России в период с 2023 по 2005 г. Автор статьи рассматривает особенности международных перевозок российскими логистическими компаниями железнодорожным, автомобильным, морским и воздушным видами транспорта. В статье делается вывод, что, несмотря на трудности, вызванные геополитической обстановкой, рынок грузоперевозок в России продолжает оставаться динамичным и значимым сектором экономики, что, в первую очередь, связано с расширением сотрудничества Российской Федерации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока и Африканского континента. И хотя доля России на мировом рынке грузоперевозок составляет всего 1%, страна имеет огромный потенциал развития международной транспортной логистики.

Ключевые слова: транспортная система, транспортная логистика, санкции, международные грузоперевозки, транспортные коридоры.

Development of the Russian transport system in the global freight market

Abstract. This paper focuses on the state of the transport system of the Russian Federation in relation to international cargo transportation. The focus is on changes in Russian transport logistics in the period from 2023 to 2005. The

author of the article examines the features of international transportation by Russian logistics companies by rail, road, sea and air modes of transport. The article concludes that, despite the difficulties caused by the geopolitical situation, the freight transportation market in Russia continues to be a dynamic and significant sector of the economy. what. First of all, this is due to the expansion of cooperation between the Russian Federation and the countries of the Asia-Pacific region, the Middle East and the African continent. Although Russia's share in the global cargo transportation market is only 1%, the country has a huge potential for developing international transport logistics.

Keywords: transport system, transport logistics, sanctions, international cargo transportation, transport corridors.

В XXI веке положение Российской Федерации на международной арене существенно укрепилось. Россия стала одним из ведущих центров многополярного мира, что, в свою очередь, сказалось на расширении ее внешнеэкономических и торговых связей. Но поскольку одним из факторов повышения конкурентоспособности страны является скорость движения грузопотока, то необходимым условием укрепления позиций России на торгово-экономических площадках глобального рынка является развитие транспортно-логистической системы.

В настоящее время, когда «география транспортных сетей охватывает весь земной шар, а перевозки представляют собой сложный многоэтапный процесс с большим количеством участников» [6, с. 47], логистическая инфраструктура РФ развивается огромными темпами, что связано с ролью России на мировом рынке грузоперевозок. Эта роль обусловлена, в первую очередь, географическим положением России, которое имеет стратегическое значение. Соединяющая Европу и Азию, Российская Федерация через свою железнодорожную сеть, протяженность которой составляет около 86 тыс. км, арктические морские пути, широкие автомагистрали и порты, несмотря на проблемы, связанные с модернизацией инфраструктуры, инвестированием логистических

проектов, конкуренцией, хотя и не дотягивает по масштабам грузовых перевозок до таких стран, как США и КНР, сохраняет свой статус одного из ключевых игроков в данной сфере [7]. И это при том, что «в России развитие транспортной отрасли, являющейся одной из базовых секторов национальной экономики, существенно отстает от других стран, прежде всего, по инфраструктурным характеристикам, хотя сама по себе российская транспортная система "является достаточно фондоемкой - доля транспорта составляет около трети основных производственных фондов страны» [12, с. 89].

«В 2025 году рынок грузоперевозок в России продолжает оставаться динамичным и значимым сектором экономики. С одной стороны, на него влияют глобальные экономические процессы и внутренние изменения, с другой – продолжается внедрение новых технологий и повышение уровня автоматизации. Эксперты отмечают, что несмотря на ряд вызовов, таких как международные санкции и изменения в законодательстве, рынок демонстрирует стабильный рост и адаптацию к новым условиям» [14].

В 2022 году наложенные на Россию санкции «привели к нарушению налаженных цепочек поставок. Основным трендом стало значительное сокращение грузоперевозок в сегментах железнодорожного и авиационного транспорта» [9]. Но уже спустя год российский рынок грузоперевозок уверенно пошел в рост. Причем именно санкционное давление со стороны стран «коллективного Запада» открыло для России окно возможностей для устойчивого развития международных транспортно-логистических услуг: «часть экспортных потоков была перенаправлена на юг и восток, а импортные потоки в значительной степени переориентировались на автомобильный транспорт и железнодорожные контейнерные перевозки. Тенденции 2025 года включают в себя увеличение объема грузоперевозок, расширение географии маршрутов, а также активное использование цифровых решений для оптимизации процессов» [9].

К середине 2025 года суммарный объем международных перевозок грузов российским транспортом составил 257,9 млрд тонн. «Транзитные перевозки в 2025 году по сравнению с предыдущим годом увеличились на 5,7%, составив 22,4 млн. тонн. К 2030 году Россия планирует ежегодно перевозить по своим транзитным коридорам до 400 миллионов тонн грузов, что составляет около 2,5% от предполагаемого объема мировой торговли» [2]. По оценкам экспертов, «доходы российских компаний от перевозок могут достигать 100 миллиардов долларов в год. А это - налоги в бюджет, инвестиции в строительство терминалов, дорог и средства на оплату новых рабочих мест в регионах, обслуживающих транспортные артерии» [2].

«Наиболее востребованный в мире вид грузоперевозок - автомобильные грузоперевозки. К 2027 г. их доля на мировом логистическом рынке может достичь 39% от общего объема рынка, опережая остальные виды транспорта на 6–10%. Российский рынок автоперевозок также ежегодно растет - примерно на 5-8%» [11]. Исследователи считают, что рост рынка автомобильных грузоперевозок связан с изменением логистических цепочек, реализацией инфраструктурных проектов и ограниченной пропускной способностью железных дорог. Значительные заторы на железной дороге вынуждают поставщиков переходить на автотранспорт даже при доставке грузов из Китая, несмотря на то что данная схема не очень выгодна для доставки в европейскую часть России [8]. В 2024 г. число рейсов российских автоперевозчиков между Россией и Китаем возросло в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 60 тыс. рейсов [13]. Если раньше в общем грузопотоке страны были всего 20-30% перевозок из Китая, а все остальные перевозки «покрывала» Европа, то после 2022 года ситуация - ровно противоположная: даже 20% потока грузов автотранспортом из Европы не осталось.

На других зарубежных маршрутах перспективным направлением для

автомобильных грузоперевозок является Беларусь, спрос на перевозки в которую, по данным участников рынка, вырос на 40%. В 2025 году объем автоперевозок из Беларуси в Россию увеличился на 28% по сравнению с предыдущим годом. В то же время нельзя не отметить осложнение сообщения с Казахстаном в связи с вводом ограничений на ввоз ряда товаров и увеличением времени прохождения досмотра на границе. При этом оживляется товарооборот с другими странами Средней Азии, что приводит к увеличению грузопотока [13]. По данным Росстата, уже в первом квартале 2025 года Россия на 45% увеличила международные автоперевозки грузов [8]. Кроме того, как подчеркивает директор одной из психологистических компаний, А. Мисаилов, развитие внешней торговли с сопредельными государствами позволило организовать «кругорейсы», когда транспорт с экспортным грузом возвращается с импортным. Также автотранспорт стал доступнее, что позволяет перевозить товары с низкой наценкой, включая продукты питания [3]. Но, к сожалению, автомобильный транспорт играет важную роль для России в доставке грузов лишь на короткие расстояния и в регионах с развитой дорожной сетью. Как отмечает Л. Шурилинов, эксперт Infranews Agency, дополнительные сложности создает рост цен на топливо и запчасти, а также недостаток квалифицированных водителей [15]. Поэтому основой сухопутных путей России являются железные дороги. Автомобильные трассы их только дополняют. В.Н. Филина отмечает, что «по протяженности, грузонапряженности, эффективности работы российские железные дороги на мировом рынке грузоперевозок занимают лидирующее положение» [12, с. 90]. Только за несколько месяцев 2025 года по железной дороге Россия в «дружественные» страны перевезла 465,2 млн тонн сырья, хотя, в целом, объем грузоперевозок по сети РЖД упал на 6,6%. Но в контексте изменений торговых маршрутов, что вызвано геополитическими факторами, российский железнодорожный транспорт остается важным звеном в международной логистике, поскольку «позволяет выйти на новый

уровень эффективности, безопасности и экологичности» [10]. К преимуществам железнодорожного транспорта исследователи относят:

- экономичность на дальних расстояниях (по сравнению с автомобильным транспортом, железная дорога предлагает более низкую стоимость перевозки крупнотоннажных грузов);
- экологичность (железнодорожные перевозки выделяют значительно меньше углекислого газа, чем автомобили, что становится важным критерием для экологически ориентированных компаний);
- высокая грузоподъемность (поезд способен перевозить в разы больше груза, чем автопоезд, что делает его предпочтительным выбором для тяжелой промышленности и сельского хозяйства) [10].

Акцентируя внимание на последнем преимуществе, следует отметить, что в первом полугодии 2025 года по железной дороге из Российской Федерации в Китай и страны Ближнего Зарубежья перевезли: 26,7 млн тонн каменного угля, 16,6 млн тонн нефти и нефтепродуктов, 9,6 млн тонн железной руды, 4,3 млн тонн черных металлов, 5,9 млн тонн химических и минеральных удобрений, 2 млн тонн лесных грузов, 1,5 млн тонн зерна, 9 млн тонн строительных материалов.

Кроме того, как отмечают эксперты, «железнодорожный транспорт стал для России новым драйвером обхода санкций, что обусловило развитие новых железнодорожных маршрутов в страны Азии и модернизацию пограничных переходов. Тем не менее, для российской ж/д-логистики проблемой стал дефицит контейнеров и железнодорожных вагонов, что приводит к задержкам в доставке грузов» [15].

Стратегическим интересам по развитию отношений России со странами Востока и глобального Юга отвечают транспортные коридоры. Согласно определению, данному экспертами ООН, международный транспортный коридор (МТК) - это «часть транспортной системы, которая обеспечивает грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и

стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [5].

В систему МТК, сформированной на территории России, входят два сухопутных коридора - Транссиб и «Север – Юг».

Сейчас по Транссибирской магистрали с Востока на Запад ежегодно перевозится около 200 млн тонн грузов. Однако, «с учетом растущей экономики Китая и расширением контейнерной перевозки с Азии в Европу этот поток планируется нарастить» [2].

Учитывая факт смещения логистических цепочек России в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и государств Ближнего Востока, особое внимание российских перевозчиков направлено на МТК «Север – Юг» - мультимодальный маршрут, связывающий Россию и Индию и проходящий через территорию Азербайджана, Ирана. Казахстана и Туркменистана. Предполагается, что в 2025 году общий объем перевозок по коридору «Север - Юг» превысит 27 млн тонн, а через пять лет может достичь (а возможно, и превысить) 30 млн тонн. В целом, коридор «Север - Юг» открывает новые возможности для торговли и укрепления позиций России на международной арене, несмотря на экономические и финансовые ограничения. Эксперты считают, что развитие МТК «Север - Юг» может происходить за счет продвижения торговли РФ с такими густонаселенными странами, как Иран, Ирак, Афганистан, Пакистан, т.е. странами, где есть спрос на продовольственные товары из России, а население уже превышает 400 миллионов человек. Также этот маршрут способствует развитию торговли РФ с Индией, странами Персидского залива, Восточной Африки.

Несмотря на наличие сухопутных маршрутов, в 2025 году по-прежнему большая роль в системе международных грузоперевозок будет отводиться морским транспортным коридорам. Как отмечает руководитель Международного логистического альянса ACEX Мирослав Золотарев,

«процесс глобализации повлиял на рост объема морских контейнерных перевозок, а значит и на увеличение количества и размера судов, что может привести к своего рода транспортным катастрофам, одна из которых произошла в начале 2021 года, когда в Суэцком канале «застрял» контейнеровоз Ever Given, заблокировавший почти на месяц торговый путь. Подобная ситуация выявила необходимость создания альтернативных маршрутов, среди которых в приоритете - Северный морской путь» [2].

«Эксперты считают, что при относительно небольших вложениях в инфраструктуру этого маршрута он в будущем позволит существенно сократить затраты времени и средств на морские грузоперевозки. Если в 2020 год по СМП было перевезено 33 млн тонн грузов, то в 2025 году, объем грузоперевозок по этому маршруту должен превысить 40 млн тонн. А к 2030 году по СВП будут доставляться 110 млн тонн грузов в год» [2].

Понимая стратегическое значение СМП, 1 августа 2022 года Правительство РФ утвердило «План развития Северного морского пути», содержащий 150 мероприятий и предполагающий финансирование в объеме 1 790,5 млрд рублей. Этот план предполагает:

- развитие транспортной инфраструктуры СМП, объединяющей портовую и железнодорожную инфраструктуру;
- создание грузового и ледокольного флота (предполагается строительство девяти атомных ледоколов, запланировано строительство грузового флота арктического класса, а также контейнеровозов);
- обеспечение безопасности судоходства по Севморпути, что предусматривает «создание арктической спутниковой группировки мониторинга гидрометеорологической обстановки, радиолокационного мониторинга ледовой обстановки и группировки судов аварийно-спасательного флота, а также спасцентров с вертолетами в арктическом исполнении» [13];
- цифровую трансформацию в рамках управления и развития судоходства по Севморпути (создание единой платформы цифровых

сервисов).

Следует отметить, что в 2024 году начались переговоры между РФ и Китаем по созданию совместного танкерного флота для работы этом участке грузоперевозок. Учитывая тот факт, что в рамках международного сотрудничества на СМП потребуется танкерный флот высокого ледового класса, планируется пригласить к сотрудничеству китайских судостроителей и поставщиков комплектующих [13].

Важную роль в транспортировке и доставке грузов по всему миру играет и воздушный транспорт. Авиаперевозки позволяют «доставлять крупногабаритные грузы разных товарных групп в независимости от их веса и размеров на различные расстояния. Сокращается время, необходимое для доставки, и партии товаров доставляются в точку назначения за считанные часы» [1, с. 6-7].

Однако санкции «ограничили возможности использования воздушного пространства некоторых стран, что привело к росту стоимости авиаперевозок. До 2022 года на международные перевозки приходилось более 85% суммарного грузооборота российских авиаперевозчиков. Но в 2022–2023 годах, после введения санкционных ограничений, рынок воздушных грузоперевозок в России утратил значительную долю международных транспортных маршрутов. Это стало причиной падения грузооборота воздушного транспорта России с 9,2 млрд т·км в 2021 году до 1,7 млрд т·км в 2023 году» [4].

Однако, уже «в 2024 году российский рынок авиаперевозок стабилизировался. Грузооборот авиатранспорта в стране вырос на 11,4%. Эксперты считают, что увеличению грузопотока способствовало расширение сотрудничества со странами Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона» [15]. По мнению экспертов, «в перспективе российские авиаперевозчики смогут увеличить объемы доставки грузов. Увеличится и средняя дальность авиаперевозок, что приведет к росту грузооборота воздушного транспорта. Увеличению грузопотока будет

способствовать расширению сотрудничества со странами Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона» [15].

Итак, на сегодняшний день рынок грузоперевозок в России претерпевает значительные изменения, обусловленные как внутренними, так и внешними факторами. Санкции, введенные против России США и странами ЕС, внесли существенные коррективы в привычные логистические схемы и поставили перед российскими перевозчиками новые вызовы. Несмотря на то, что доля России на мировом рынке логистики на сегодня составляет менее 1%, но с учетом географического расположения Российской Федерации, ее протяженности, пространства, выходу к трем океанам, страна имеет огромный потенциал развития международной транспортной логистики - особенно в контексте развития транспортных коридоров. В долгосрочной перспективе «развитие международной логистики России будет зависеть от успешной реализации государственных программ по развитию транспортной инфраструктуры и внедрению инновационных технологий, а также - от ускоряющегося развития локальных цепей поставок» [15].

В то же время, процесс создания и внедрение инноваций на транспорте имеет ряд отличительных особенностей характерных для отрасли:

- повышенное требование, предъявляемое к надежности и безопасности (обуславливает более длительный этап испытаний, предшествующий серийному выпуску и установке деталей);
- большая линейная протяженность объектов;
- стратегическая роль транспорта в обороноспособности государства;
- высокая социальная роль транспортной отрасли. В транспортной отрасли и взаимосвязанных с ней областях работает более миллиона человек, следовательно, разработка и внедрение инноваций должна сопровождаться оценкой последствий для этих людей;
- условия работы технических средств, в том числе нового поколения;
- рыночный характер использования транспортной инфраструктуры [16].

Список использованной литературы

1. Антипина А.Д., Куликова В.Н. Состояние и тенденции развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации: 2019-2020 гг. // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика: материалы III Национальной научно-образовательной конференции. - СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2022. - С. 6-15.
2. Гайва Е. Как Россия ускоряет перевозку товаров по суше и морю // Российская газета. 25.04.2021 [электронный ресурс].
3. Грузоперевозки (рынок России) // URL: <https://www.tadviser.ru>.
4. Как использовать тренд на рост авиаперевозок в 2025 году // URL: <https://campus.stt.ru/articles/kak-ispolzovat-trend-na-rost-aviaperevozok-v-2025-godu/>
5. Кузнецова С. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров // URL: <https://сферанефтьгаз.рф/ipem2-2024-1>.
6. Лаптев Р.А., Коварда В.В. Перспективы развития транспортно-логистической системы России в контексте трансформации мировой экономики // Журнал прикладных исследований. - 2022. - № 5-1. - С. 46-55.
7. Роль и будущее России на мировом рынке грузоперевозок // URL: <https://gtc-logistics.com/blog/russias-role-and-future-in-the-global-cargo-transportation-market>.
8. Рынок грузовых автоперевозок в России и мире: анализ текущей ситуации и прогнозы на 2025 // URL: <https://mjr.ru/blog/rynok-gruzovykh-avtoperevozok-v-rossii-i-mire>.
9. Табах А., Подругина А. Транспорт и логистика: переориентация направлений и изменения в структуре // URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023.
10. Тенденции в сфере железнодорожных грузоперевозок на 2025 год // URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/tendentsii-v-sfere-zheleznodorozhnykh-gruzoperevozok-na-2025-god>.

11. Тренды автомобильных грузоперевозок в РФ в 2023 году. Перспективы роста: аналитический отчет. - М.: Strategy Partners, 2024. - 21 с.
12. Филина В.Н. Основные тренды развития мирового транспорта и место в них России // Проблемы прогнозирования. - 2018. - № 3 (168). - С. 85-93.
13. Фокус на Восток: тренды и прогноз развития рынка грузоперевозок России. - М.: Strategy Partners, 2024. - 87 с.
14. Чечель Д. Будьте впереди конкурентов: важные изменения на рынке грузоперевозок // URL: <https://zavgar.online/blog/obzor-rynka-gruzoperevozok-v-rossii-v-2023-2024-godakh>.
15. Шурилинов Л. Международная логистика России в 2024 году: вызовы и перспективы // Moscow Foresight: электронный журнал. - 2024. - 21 ноября.
16. Блинкова С.А., Веляева К.С. Тенденции формирования транспортного рынка инновационных проектов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2024. № 3 (март). С.167 – 173.

References

1. Antipina A.D., Kulikova V.N. The state and development trends of air cargo transportation in the Russian Federation: 2019-2020 // Logistics: foresight research, profession, practice: proceedings of the III National Scientific and Educational Conference. - St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg State University of Economics, 2022/ - Pp. 6-15.
2. Gaiva E. How Russia accelerates the transportation of goods by land and sea // Rossiyskaya Gazeta. 04/25/2021 [electronic resource].
3. Cargo transportation (Russian market) // URL: <https://www.tadviser.ru>
4. How to use the trend for the growth of air transportation in 2025 // URL: <https://campus.stt.ru/articles/kak-ispolzovat-trend-na-rost-aviaperevozok-v-2025-godu>

5. Kuznetsova S. The way to the East: the development of Eurasian transport corridors // URL: <https://сферанефтьгаз.RF/іrem2-2024-1>.
6. Laptev R.A., Kovarda V.V. Prospects for the development of the Russian transport and logistics system in the context of the transformation of the world economy // Journal of Applied Research. - 2022. - No 5-1. - Pp. 46-55.
7. The role and future of Russia in the global cargo transportation market // URL: <https://gtc-logistics.com/blog/russias-role-and-future-in-the-global-cargo-transportation-market>.
8. The truck transportation market in Russia and the world: analysis of the current situation and forecasts for 2025 // URL: <https://mjr.ru/blog/rynok-gruzovykh-avtoperevozok-v-rossii-i-mire>.
9. Tabakh A., Drugina A. Transport and logistics: reorientation of directions and changes in structure // URL: https://raexpert.ru/researches/traffic_2023.
10. Trends in rail freight transportation for 2025 // URL: <https://www.railcontinent.ru/articles/tendentsii-v-sfere-zheleznodorozhnykh-gruzoperevozok-na-2025-god>
11. Trends of road freight transportation in the Russian Federation in 2023. Growth prospects: an analytical report. - Moscow: Strategy Partners, 2024. - 21 p.
12. Filina V.N. The main trends in the development of world transport and the place of Russia in them // Problems of forecasting. - 2018. - № 3 (168). - Pp. 85-93.
13. Focus on the East: trends and forecast of the development of the Russian cargo transportation market. - Moscow: Strategy Partners, 2024. - 87 p.
14. Chechel D. Stay ahead of the competition: important changes in the cargo transportation market // URL: <https://zavgar.online/blog/obzor-rynka-gruzoperevozok-v-rossii-v-2023-2024-godakh>
15. Shurilinov L. International logistics of Russia in 2024: challenges and

prospects // Moscow Foresight: electronic journal. - 2024. - November 21.

16. Blinkova S.A., Velyaeva K.S. Trends in the Formation of the Transport Market for Innovative Projects // Humanities, Social Sciences, Economics, and Law. 2024. No. 3 (March). Pp. 167-173.