УДК 656.07

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК РФ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

♦♦♦♦♦

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR DEVELOPING NEW FREIGHT TRANSPORTATION ROUTES IN THE RUSSIAN FEDERATION UNDER

Барда В.С.
Кубанский государственный технологический университет

Вальков Е.Д.
Кубанский государственный технологический университет

Семенова С.В.
Кубанский государственный технологический университет

Кузьмина М.А.
Кубанский государственный технологический университет

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Barda V.S.
Kuban State Technological University

Valkov E.D.
Kuban State Technological University

Semenova S.V.
Kuban State Technological University

Kuzmina M.A.
Kuban State Technological University

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В статье систематизированы ключевые проблемы функционирования новых маршрутов грузовых перевозок Российской Федерации, сформировавшихся в условиях санкционного давления 2022–2026 годов: инфраструктурные, финансовые, технические, кадровые, правовые и геополитические. На основе анализа предложены меры по совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры по приоритетным направлениям: Восточный полигон, МТК «Север – Юг», Северный морской путь, цифровая трансформация логистики.

Ключевые слова: транспортные коридоры, санкции, Восточный полигон, МТК «Север – Юг», Северный морской путь, логистическая инфраструктура, цифровизация логистики.

Annotation. This article systematizes the key challenges facing the operation of new freight transportation routes in the Russian Federation, which emerged under the sanctions pressure of 2022–2026. These challenges include infrastructure, financial, technical, personnel, legal, and geopolitical issues. Based on this analysis, measures are proposed to improve the transport and logistics infrastructure in priority areas: the Eastern Polygon, the North-South International Transport Corridor, the Northern Sea Route, and the digital transformation of logistics.

Keywords: transport corridors, sanctions, Eastern Polygon, North-South International Transport Corridor, Northern Sea Route, logistics infrastructure, digitalization of logistics.

Введение масштабных санкций против России в 2022 году потребовало форсированной переориентации транспортной системы страны с западных на восточное, южное и арктическое направления. Закрытие портов Северо-Западной Европы для российских судов, запрет на въезд российских перевозчиков в страны ЕС, уход ведущих контейнерных линий (Maersk, MSC, CMA CGM) и отключение системообразующих банков от SWIFT разрушили архитектуру торгово-транспортных связей, формировавшуюся десятилетиями.

К 2024–2026 годам фаза экстренной адаптации сменилась фазой закрепления новой конфигурации: товарооборот с Китаем достиг 244,82 млрд долларов США, с Индией – 70,6 млрд долларов США, грузопоток по МТК «Север – Юг» превысил 20 млн тонн в год, Восточный полигон вышел на провозную способность 180 млн тонн, через Северный морской путь прошло 37,9 млн тонн грузов. По оценкам ВШЭ, доля азиатского направления во внешней торговле России выросла с 29 % (2021) до 66 % (2024) [1].

Вместе с тем достигнутые результаты существенно уступают плановым ориентирам. По Северному морскому пути план на 2024 год составлял 80 млн тонн – в действительности достигнуто лишь 47,5 % от этого значения. Восточный полигон ежегодно «недовозит» порядка 40–70 млн тонн относительно заявленных грузоотправителями объёмов. Подобный разрыв свидетельствует о наличии системных проблем, которые

невозможно преодолеть лишь за счёт инвестиций в «железо» без комплексного решения финансовых, правовых и кадровых вопросов [2].

Анализ текущего состояния позволяет выделить шесть групп системных проблем, систематизированных в таблице 1. Каждая группа рассматривается детально ниже.

Таблица 1 – Систематизация проблем функционирования новых маршрутных перевозок России [3]

Группа проблем	Содержание	Степень критичности
Инфраструктурные	Дефицит пропускной способности Восточного полигона (спрос 220–250 млн т, мощность 180 млн т); незавершённость иранского участка Решт-Астара	Высокая
Финансовые и расчётные	Задержки трансграничных платежей до нескольких месяцев; накопление неконвертируемых рупий; ужесточение compliance в банках дружественных юрисдикций	Высокая
Технические (колея)	Различия в ширине колеи: 1520 мм (Россия/ЕАЭС), 1435 мм (мировой стандарт), 1676 мм (Индия), 1668 мм (Иран) – необходима смена колёсных пар	Средняя
Кадровые	Дефицит специалистов со знанием китайского, фарси, хинди, турецкого языков и деловых практик восточных и южных направлений	Средняя
Правовые и таможенные	Отсутствие единых транзитных документов; переоформление на каждом погранпереходе; переход на электронную накладную ЕАЭС – только с сентября 2026 г.	Средняя
Геополитические	Риск нестабильности транзитных стран; угроза закрытия Ормузского пролива; вторичные санкции против банков-партнёров	Высокая

Инфраструктурные ограничения являются наиболее острыми. Провозная способность Восточного полигона (Транссиб + БАМ) по завершении второго этапа модернизации составляет 180 млн тонн в год, тогда как фактический спрос грузовладельцев оценивается на уровне 220–250 млн тонн. Инфраструктурный дефицит концентрируется на тоннельных «узких местах» – Северомуйском, Кузнецовском и Кодарском тоннелях – и на припортовых станциях Дальнего Востока (Находка-Восточная, Ванинский узел). По данным ОАО «РЖД», ежесуточно на подходах к дальневосточным портам скапливается до 6000–8000 вагонов. Дефицит провозной способности наносит прямой экономический ущерб: угольщики оценивают ежегодные потери в 600–800 млрд рублей, металлурги – ещё в 200–300 млрд рублей.

На маршруте МТК «Север – Юг» ключевым «узким местом» остаётся незавершённость иранского железнодорожного участка Решт-Астара (162 км). Вынужденная перевалка с морского транспорта на автомобильный и обратно увеличивает время доставки на 5–7 суток и транспортные расходы на 15–20 %. Фактический запуск линии перенесён на 2027–2028 годы. Российская сторона также испытывает дефицит мощностей каспийских портов: совокупная мощность Астрахани, Махачкалы и Оли составляет около 10 млн тонн в год при перспективном спросе свыше 25 млн тонн.

Финансовые и расчётные проблемы обострились с 2024 года. Ужесточение compliance-процедур в китайских банках привело к задержкам трансграничных платежей на срок до нескольких месяцев. По оценкам Торгово-промышленной палаты России, в III квартале 2024 года задержки охватили до 40 % платежей в адрес российских экспортёров. Накопление значительных объёмов неконвертируемых индийских рупий – по различным оценкам, свыше 100 млрд рупий – стало самостоятельной проблемой, требующей решений на межгосударственном уровне.

Технические барьеры обусловлены различием в ширине железнодорожной колеи: 1520 мм в России и странах ЕАЭС против 1435 мм в большинстве стран мира, 1676 мм в Индии и 1668 мм в Иране. Смена колёсных пар на пограничных переходах занимает от 40 минут до 2 часов на вагон и увеличивает общее время транзита на 8–20 часов. Аналогичные проблемы существуют в системах электрификации: напряжение 25 кВ переменного тока в России несовместимо с постоянным током 3 кВ, применяемым в ряде стран СНГ. Частичным решением служит применение тележек с раздвижными колёсными парами (система SUW 2000), однако их стоимость существенно выше стандартных [4].

Правовые и таможенные барьеры по-прежнему создают значительные издержки. Несмотря на действие Таможенного кодекса ЕАЭС, на погранпереходах с третьими странами документы на груз фактически оформляются заново – теряется 12–24 часа. Отсутствие единой международной транзитной накладной, признаваемой всеми участниками МТК «Север–Юг», вынуждает грузовладельцев использовать комбинацию документов ЦИМ/СМГС, СМР и коносаментов с дополнительными переводами и нотариальным заверением.

Геополитические риски приобрели дополнительную остроту в 2025 году в связи с нестабильностью в зоне Персидского залива и Красного моря. Потенциальное закрытие Ормузского пролива способно одновременно нанести удар по МТК «Север – Юг» и по морскому экспорту российской нефти. Вторичные санкции США и ЕС вынуждают банки Казахстана, Армении, Турции и ОАЭ ужесточать работу с российскими контрагентами. При этом Казахстан является обязательным транзитным звеном для большинства вариантов МТК «Север – Юг», что порождает специфический риск «геополитической уязвимости» маршрута [5].

Сравнительная динамика грузопотоков по трём приоритетным коридорам – Восточному полигону, Северному морскому пути и МТК «Север – Юг» – с указанием фактических показателей 2022 и 2024 годов и планового значения 2030 года представлена на рисунке 1.

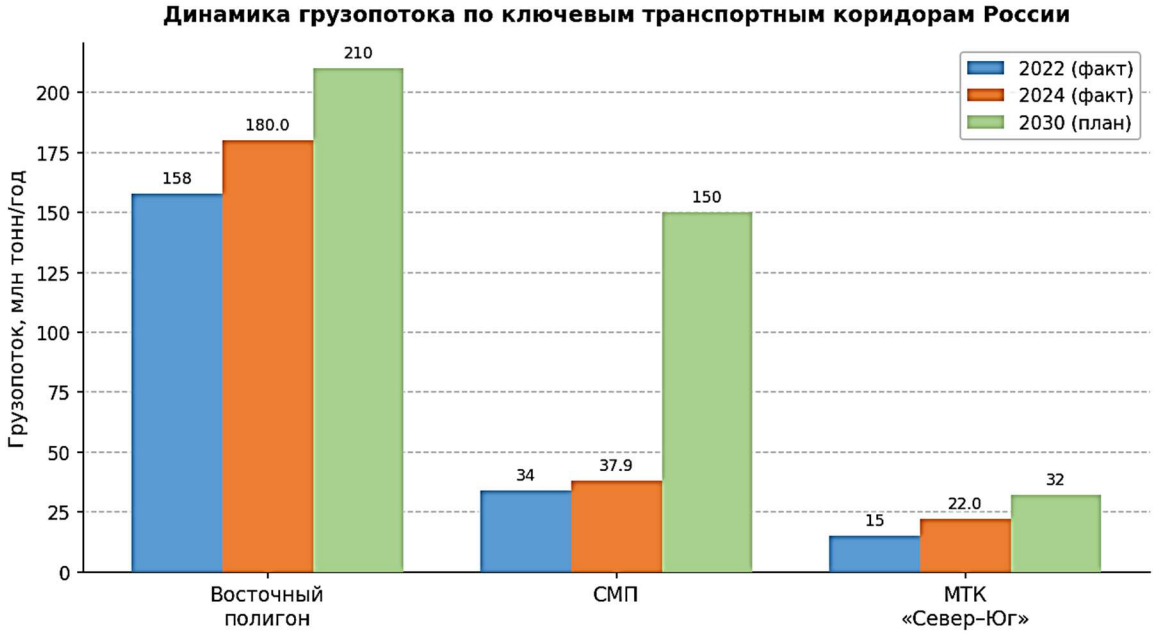

Рисунок 1 – Динамика грузопотока по ключевым транспортным коридорам России, млн тонн/год

Данные наглядно демонстрируют значительный разрыв между фактическими показателями и плановыми ориентирами. Наибольшее отставание характерно для Северного морского пути: при плане 150 млн тонн к 2030 году фактический показатель 2024 года составил лишь 37,9 млн тонн, то есть около 25 % от целевого значения. Для достижения плана потребуется увеличить грузопоток почти в четыре раза за шесть лет, что потребует пятикратного роста арктического ледокольного и грузового флота.

Восточный полигон демонстрирует наиболее уверенную динамику: рост с 158 млн тонн в 2022 году до 180 млн тонн в 2024 году (+13,9 %). Плановый показатель 2030 года – 210 млн тонн – технически достижим при условии своевременного финансирования третьего этапа модернизации. МТК «Север – Юг» показывает значительный относительный прирост (+46,7 % к 2022 году), однако в абсолютных цифрах остаётся наименьшим из трёх коридоров – 22 млн тонн при плане 32 млн тонн к 2030 году [6].

Для преодоления выявленных проблем необходим комплекс мер государственной политики и корпоративных инициатив по нескольким взаимосвязанным направлениям. Ниже рассматриваются четыре приоритетных блока мер.

Завершение третьего этапа модернизации Восточного полигона (2026–2032 гг.) является безусловным инфраструктурным приоритетом. Ключевые объекты – строительство вторых Северомуйского (15,3 км), Кузнецовского (3,9 км) и Кодарского (1,9 км) тоннелей, возведение второго моста через Амур в районе Комсомольска-на-Амуре, реконструкция 15 припортовых станций. Совокупный объём финансирования превышает 1 трлн рублей. Для снижения риска сокращения инвестиционной программы ОАО «РЖД» в условиях высокой ключевой ставки целесообразно использовать механизм инфраструктурных облигаций с государственной гарантией доходности и привлекать к финансированию крупных частных грузовладельцев (ПАО «Мечел», АО «СУЭК», ПАО «РусАл», ПАО «Норильский никель»). По расчётам ВШЭ, каждый рубль, вложенный в пропускную способность Восточного полигона, генерирует 2,7–3,1 рубля прироста ВВП в смежных отраслях.

Развитие МТК «Север – Юг» требует параллельного решения двух задач: завершения строительства линии Решт-Астара на территории Ирана (практическое строительство начато 1 апреля 2026 года, ввод в эксплуатацию – 2027–2028 годы, стоимость – около 1,6 млрд евро) и расширения связанной инфраструктуры на российской стороне. Необходимо увеличить совокупную мощность каспийских портов Астрахань, Махачкала и Оля с нынешних 10 млн тонн до 25 млн тонн к 2030 году, реализовать проект нового глубоководного порта «Каспийский кластер» с планируемой мощностью 15 млн тонн, унифицировать тарифную политику России, Азербайджана и Ирана, ввести единую электронную транспортную накладную на всём протяжении коридора. Полный ввод коридора в эксплуатацию позволит сократить время доставки контейнера из Санкт-Петербурга в Мумбаи с 35–45 суток (через Суэцкий канал) до 18–23 суток [7].

Развитие Северного морского пути требует принципиально иного масштаба усилий – прежде всего в судостроении. Для достижения плановых 150 млн тонн к 2030 году необходимо ввести в строй не менее 50 новых арктических танкеров класса Arc7 и 15 газовозов. В условиях санкций критически важно наладить производство на отечественных верфях: «Звезда» (Большой Камень), «Севмаш» (Северодвинск) и «Адмиралтейские верфи» (Санкт-Петербург). Параллельно необходимо создать инфраструктуру аварийно-спасательного и бункеровочного обслуживания в Арктике: не менее 3 новых аварийно-спасательных баз и 5 пунктов заправки СПГ.

Цифровая трансформация логистики является межотраслевым приоритетом. Переход на обязательные электронные транспортные документы в государствах-членах ЕАЭС запланирован на сентябрь 2026 года. На уровне России целесообразно ускорить формирование единой информационной системы транзита (ЕИСТ), объединяющей данные ФТС, Росжелдора, Росавтодора, транспортных и налоговых органов в режиме реального времени. Внедрение систем «умной очереди», электронного бронирования и автоматизированного пропуска на автомобильных пограничных переходах способно сократить время ожидания с 12–18 часов до 2–3 часов – первые пилотные проекты реализуются на погранпереходах «Забайкальск» и «Верхний Ларс». Применение технологии блокчейн для подтверждения подлинности транспортных документов уже тестируется в рамках пилотного проекта ЕАЭС на маршруте Москва – Пекин.

Решение финансово-расчётных проблем требует межгосударственных договорённостей. В ближайшей перспективе необходима разработка двустороннего механизма клиринга для урегулирования накопленных рупийных остатков – в частности, через совместные инвестиционные фонды или взаимный зачёт против индийского импорта. В расчётах с Китаем целесообразно расширить применение рублёво-юаневых инструментов через систему Банка России и аналог SWIFT – СБПС (Система быстрых

платежей с партнёрами). Дополнительной мерой может стать создание специализированного банка развития торговли на пространстве ШОС с лицензией вне юрисдикции США и ЕС.

Подготовка кадров для работы на восточных и южных направлениях должна стать приоритетом государственной политики в сфере образования. Необходимо расширить программы подготовки логистов со знанием китайского, фарси, хинди, турецкого и арабского языков – в частности, создать специализированные магистерские программы на базе транспортных вузов (МАДИ, ПГУПС, СибАДИ) в партнёрстве с торговыми представительствами России в Китае, Иране, Индии и Турции. Ввести обязательную производственную практику в ведущих компаниях-операторах новых маршрутов (FESCO, «Трансконтейнер», «РЖД Логистика»).

Проведённый анализ позволяет сформулировать следующие выводы. Новые маршруты грузовых перевозок России, сложившиеся под воздействием санкционного давления 2022–2026 годов, обеспечивают базовую функциональность внешнеторговой логистики страны и демонстрируют устойчивую тенденцию к росту. Вместе с тем ни один из трёх приоритетных коридоров не достиг целевых плановых показателей, что указывает на наличие системных барьеров, не устранимых за счёт одних лишь капитальных вложений.

Выявленные проблемы образуют взаимосвязанный комплекс: инфраструктурный дефицит Восточного полигона сдерживает экспорт, финансовые ограничения замедляют расчёты, правовые барьеры увеличивают издержки транзита, а кадровый дефицит не позволяет в полной мере использовать имеющиеся маршрутные возможности. Это означает, что точечные меры по отдельным направлениям дадут ограниченный эффект – необходима скоординированная межведомственная программа.

Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // СЗ РФ. 2021. № 50. Ст. 8557.
2. План развития Северного морского пути на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 01.08.2022 № 2115-р // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL : http://publication.pravo.gov.ru
3. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р (в ред. 2023 г.) // СЗ РФ. – 2018. – № 41.
4. Гаджинский А.М. Логистика : учебник. – 21-е изд. – М. : Дашков и К°, 2023. – 419 с.
5. Герами В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики / В.Д. Герами, А.В. Колик. – М. : Юрайт, 2022. – 438 с.
6. В рамках развития Восточного полигона железных дорог в 2025 году уложено 249,8 км путей // ПортНьюс. – 2026. – URL : https://portnews.ru
7. Перспективы развития МТК «Север – Юг»: аналитический доклад / Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – М. : ИНП РАН, 2024. – 87 с.

References

1. Transport Strategy of the Russian Federation until 2030: Order of the Government of the Russian Federation № 3363-r dated November 27, 2021 // СЗ РФ. 2021. № 50. Art. 8557.
2. Development Plan for the Northern Sea Route for the period up to 2035: Order of the Government of the Russian Federation № 2115-r dated August 1, 2022 // Official Internet Portal of Legal Information. – URL : http://publication.pravo.gov.ru
3. Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of Mainline Infrastructure for the Period up to 2030: Order of the Government of the Russian Federation № 2101-r dated September 30, 2018 (as amended in 2023) // СЗ РФ. – 2018. – № 41.
4. Gadzhinsky A.M. Logistics : textbook. – 21st ed. – M. : Dashkov and Co, 2023. – 419 p.
5. Gerami V.D. Management of Transport Systems. Transport Support of Logistics / V.D. Gerami, A.V. Kolik. – M. : Yurayt, 2022. – 438 p.
6. As part of the development of the Eastern Railway Range, 249.8 km of tracks were laid in 2025 // PortNews. – 2026. – URL : https://portnews.ru
7. Prospects for the Development of the North-South International Transport Corridor: Analytical Report / Institute for Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences. – M. : INP RAS, 2024. – 87 p.