

УДК 338.012
DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-2-346-358
EDN ILFKWQ

Проблемы и перспективы развития транспортной отрасли как фактора роста российской экономики

Селюков М.В., Цевенкова Е.О., Шалыгина Н.П.

РАНХиГС – Санкт-Петербург
Россия, 199178, Санкт-Петербург, Средний пр. В.О., д. 57/43
Selyukov-mv@ranepa.ru, shalyginanp@mail.ru

Аннотация. В условиях существенных экономических и политических изменений, характеризующихся усилением санкционного давления и необходимостью импортозамещения, транспортная отрасль играет ключевую роль в обеспечении устойчивости экономики и поддержке внутреннего производства. Российская транспортно-логистическая система претерпела значительные изменения после ухода европейских поставщиков, морских контейнерных линий и переориентации направления торговли. В целом процесс адаптации к изменившимся условиям на мировой политической и экономической арене можно назвать достаточно успешным. Однако процессы повышения эффективности функционирования транспорта и логистики в современных реалиях все ещё продолжаются. Для решения актуальных проблем необходимо ускоренное развитие современной транспортной инфраструктуры, ориентированной на обслуживание внутренних потребностей и поддержку импортозамещения, включая строительство новых автомобильных и железных дорог, связывающих производственные центры с логистическими узлами и рынками сбыта, а также модернизацию портов, обеспечивающих эффективную перевалку грузов. Ключевые транспортные коридоры России интегрированы в международные логистические системы, что открывает новые горизонты для развития транзитных перевозок и углубления международного сотрудничества. В эпоху глобализации и развития мировой торговли эффективное функционирование транспортных артерий приобретает критическое значение для активной вовлеченности России в мировые торговые и логистические процессы.

Ключевые слова: транспорт, транзитный потенциал, пропускная способность, международные транспортные коридоры, мультимодальные перевозки, транспортно-логистическая инфраструктура, внешнеэкономический потенциал

Для цитирования: Селюков М.В., Цевенкова Е.О., Шалыгина Н.П. 2025. Проблемы и перспективы развития транспортной отрасли как фактора роста российской экономики. *Экономика. Информатика*, 52(2): 346–358. DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-2-346-358 EDN ILFKWQ

Problems and Prospects for the Development of the Transport Industry as a Factor in the Growth of the Russian Economy

Maksim V. Selyukov, Ekaterina O. Tsevenkova, Natalya P. Shalygina

RANEPA St. Petersburg
57/43 Sredny pr. V.O., St. Petersburg 199178, Russia
Selyukov-mv@ranepa.ru, shalyginanp@mail.ru

Abstract. In the context of significant economic and political changes characterized by increased sanctions pressure and the need for import substitution, the transport industry plays a key role in ensuring the sustainability of the economy and supporting domestic production. The Russian transport and logistics system has undergone significant changes after the departure of European suppliers, sea container lines, and the reorientation of trade directions. In general, the process of adaptation to the changed conditions in the global political and economic arena can be

described as quite successful. However, the processes of increasing the efficiency of transport and logistics in modern realities are still ongoing. To solve urgent problems, it is necessary to accelerate the development of modern transport infrastructure aimed at servicing domestic needs and supporting import substitution, including the construction of new roads and railways connecting production centers with logistics hubs and sales markets, as well as the modernization of ports that ensure efficient transshipment of goods. Key transport corridors of Russia are integrated into international logistics systems, which opens up new horizons for the development of transit transportation and deepening international cooperation. In the era of globalization and the development of world trade, the efficient functioning of transport arteries is becoming critical for Russia's active involvement in global trade and logistics processes.

Keywords: transport, transit potential, throughput, international transport corridors, multimodal transportation, transport and logistics infrastructure, foreign economic potential

For citation: Selyukov M.V., Tsevenkova E.O., Shalygina N.P. 2025. Problems and Prospects for the Development of the Transport Industry as a Factor in the Growth of the Russian Economy. *Economics. Information technologies*, 52(2): 346–358 (in Russian). DOI 10.52575/2687-0932-2025-52-2-346-358 EDN ILFKWQ

Введение

Российская Федерация вступает в пятилетний период масштабной перестройки транспортной архитектуры, нацеленной на высвобождение потенциала перевозок и повышение стандартов сервиса.

Стратегическим императивом становится радикальная модернизация железнодорожных артерий в совокупности с наращиванием мощности автодорожной сети и форсированным развитием морского сообщения. Запланированные преобразования в структуре национальных транспортных коммуникаций призваны не только усилить позиции российской экономики в глобальной конкурентной борьбе, но и сформировать максимально благоприятные условия для перемещения пассажиров и грузов. Для реализации этих амбициозных целей Правительство РФ направляет внушительные инвестиции из резервных фондов: порядка 300 млрд рублей – на развитие железнодорожной сети, и около 500 млрд рублей – на обновление авиационного комплекса страны.

Текущая ситуация в транспортной системе России характеризуется наличием различных видов транспорта и их комплексным взаимодействием. Локомотивами транспортной доступности выступают железнодорожные и автомобильные магистрали. Российская железнодорожная сеть, расположенная на 85 тысячах километров, – одна из самых разветвленных в мире. Автомобильные трассы, в свою очередь, связывают воедино регионы страны, формируя единое экономическое пространство. Приоритетного внимания заслуживает развитие транспортной инфраструктуры восточных территорий, где уровень ее развития напрямую влияет на региональный социально-экономический прогресс. Дальнейшая модернизация транспортных маршрутов на востоке страны не только раскроет потенциал экономического роста, но и станет надежным фундаментом для укрепления положения страны на международной арене. А значит положительным образом повлияет на повышение экономической безопасности страны вследствие усиления внешнеторговых рестрикций со стороны недружественных западных государств [Селюков, Шалыгина, 2024].

Однако, несмотря на стратегическую важность, транспортная отрасль РФ сталкивается с целым рядом серьезных проблем, сдерживающих ее развитие и снижающих ее эффективность. По данным Министерства транспорта РФ, износ основных фондов в отдельных сегментах транспортной инфраструктуры превышает 60 %, а в некоторых регионах, например, в Республике Тыва, этот показатель достигает 80 %, что приводит к увеличению аварийности, снижению пропускной способности и росту эксплуатационных расходов [Мартынушкин, 2023]. Только на содержание автомобильных дорог ежегодно требуется более 1 триллиона рублей. Существующая транспортная система характеризуется недостаточной

координацией между различными видами транспорта, неразвитостью мультимодальных перевозок и высокой долей ручного труда в логистических операциях. Например, по оценкам экспертов, время доставки грузов из европейской части России в Дальневосточный регион в среднем в 2–3 раза превышает аналогичные показатели в развитых странах, таких как Китай или США, что снижает конкурентоспособность российских товаров на азиатских рынках [Бондаренко, Гладунов, 2022]. Неэффективное использование железнодорожных контейнерных перевозок и недостаточная развитость логистических центров также являются сдерживающими факторами.

Особую остроту проблемам транспортной отрасли придали экономические и политические изменения, произошедшие в России в период с 2022 года. Усиление санкционного давления со стороны стран Запада, перестройка производственных цепочек, необходимость импортозамещения и переориентация на новые рынки сбыта в Азии и Африке потребовали от транспортной системы оперативной адаптации к новым экономическим реалиям. Геополитическая напряженность привела к разрыву традиционных логистических связей с европейскими странами и необходимости развития альтернативных транспортных маршрутов, таких как МТК «Север-Юг» и расширение пропускной способности Восточного полигона (БАМ и Транссиб). Согласно данным Росстата, объем грузоперевозок по железной дороге в направлении восточных портов в 2023 году увеличился на 20 %, а в январе – августе 2024 года еще на 2 %, достигнув 195,5 млн тонн [Транспорт в России, 2024]. Это создало дополнительную нагрузку на и без того перегруженную инфраструктуру и привело к задержкам в поставках и росту тарифов. Кроме того, наблюдается увеличение стоимости морских перевозок из-за увеличения времени доставки и необходимости использования более дорогих альтернативных маршрутов. Например, доставка контейнера из Санкт-Петербурга во Владивосток через Суэцкий канал занимает более 45 дней, а стоимость такой перевозки возросла в несколько раз по сравнению с 2021 годом.

В сложившейся ситуации возрастает актуальность научных исследований, направленных на выявление ключевых проблем, сдерживающих развитие транспортной отрасли РФ, и разработку практических рекомендаций по их решению с учетом современных вызовов и возможностей [Вакуленко, 2022]. Необходим комплексный анализ, учитывающий как традиционные факторы, такие как состояние инфраструктуры и тарифная политика, так и новые аспекты, связанные с цифровизацией логистики, развитием мультимодальных перевозок, необходимостью адаптации к изменяющимся геополитическим условиям и задачами импортозамещения [Щербаков, Форсель, Бубнова, 2024].

Объекты и методы исследования

Транспортная отрасль Российской Федерации, являясь жизненно важной артерией национальной экономики, исторически играла и продолжает играть ключевую роль в обеспечении территориальной целостности, экономической связности и национальной безопасности государства. Охватывая огромные пространства и объединяя различные регионы, транспорт обеспечивает мобильность населения, бесперебойное снабжение предприятий, экспорт природных ресурсов и интеграцию в глобальные экономические процессы. Однако, пройдя сложный путь трансформаций от советской централизованной системы до современной рыночной модели, транспортная отрасль столкнулась с целым рядом системных проблем, требующих комплексного решения.

Географическое положение России с ее огромной территорией, неравномерным распределением населения и ресурсов предопределяет повышенные требования к транспортной инфраструктуре. Изношенность основных фондов, нехватка современных технологий, недостаточное развитие региональных транспортных сетей, логистические барьеры и высокие транспортные издержки – все это сдерживает экономический рост, снижает конкурентоспособность отечественных предприятий и ограничивает возможности для развития межрегиональных и международных связей.

В условиях турбулентности глобальной экономики и смены парадигмы мирового порядка транспортная отрасль Российской Федерации получает уникальный шанс для кардинальной трансформации, обеспечивая себе возможность занять лидирующие позиции в качестве ключевого логистического узла Евразийского пространства.

В данном исследовании рассмотрены ключевые проблемы, стоящие перед транспортной отраслью Российской Федерации, проанализированы основные факторы, сдерживающие ее развитие, а также предложены перспективные направления и механизмы, способствующие повышению ее эффективности, конкурентоспособности и вкладу в социально-экономическое развитие страны.

В исследовании применен многоаспектный методологический подход. Для системного анализа, синтеза информации и выявления взаимосвязей между различными факторами использовался комплекс инструментов, основанных на принципах индукции, а также методов анализа и синтеза. С целью детального изучения отдельных аспектов функционирования отрасли был проведен монографический и компаративный анализ. Оценка конкурентоспособности отечественных транспортных предприятий на мировом и внутреннем рынках осуществлялась с применением методов сравнительного анализа и статистического наблюдения.

Важно подчеркнуть, что методологический аппарат исследования строился на основе интеграции различных подходов, что позволило получить всестороннее представление о предмете исследования. Методы использовались в различных комбинациях и последовательностях в зависимости от поставленных целей и задач конкретного этапа работы.

Информационной базой для проведения анализа послужили массивы статистических данных, полученные из различных источников, включая показатели Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, отчеты Министерства экономического развития Российской Федерации, сведения Федеральной таможенной службы и Министерства транспорта и инфраструктуры Турции. Дополнительные данные были заимствованы из аналитических обзоров Торгово-промышленной палаты РФ, ОАО «РЖД» и отчетов исследовательского отдела Statista, а также были использованы другие источники.

Результаты и их обсуждение

В России наземные грузоперевозки осуществляются преимущественно тремя видами транспорта: морским и железнодорожным, выполняющими магистральные функции на дальних расстояниях с большим объемом грузооборота, и автомобильным, специализирующимся на пригородных перевозках с большим тоннажем на относительно небольшие расстояния. Структура грузоперевозок по видам транспорта в динамике представлена на рис. 1.

Диаграмма показывает, что в период с 2000 по 2024 год произошли изменения в структуре грузоперевозок, характеризующиеся сокращением доли автомобильного транспорта на 8,2 % и увеличением доли железнодорожного транспорта на 5 %.

Так, говоря о развитии транспортной системы нашей страны, необходимо, в первую очередь, рассмотреть эффективность железнодорожных перевозок с точки зрения адаптационных процессов, происходящих в этой отрасли. Изменение глобальных торговых путей и переориентация логистических потоков привели к существенному увеличению нагрузки на железнодорожную инфраструктуру Восточного полигона России. Эта стратегически важная транспортная артерия неоднократно упоминалась Президентом РФ как приоритетное направление развития, что подтверждается различными государственными стратегиями и планами.

Железнодорожный транспорт обеспечивает круглогодичную доставку грузов по всей территории страны. В 2024 году объем грузоперевозок на сети ОАО «РЖД» составил 1 181,4 млн тонн, что на 4,1 % меньше, чем в 2023 году (рис. 2).

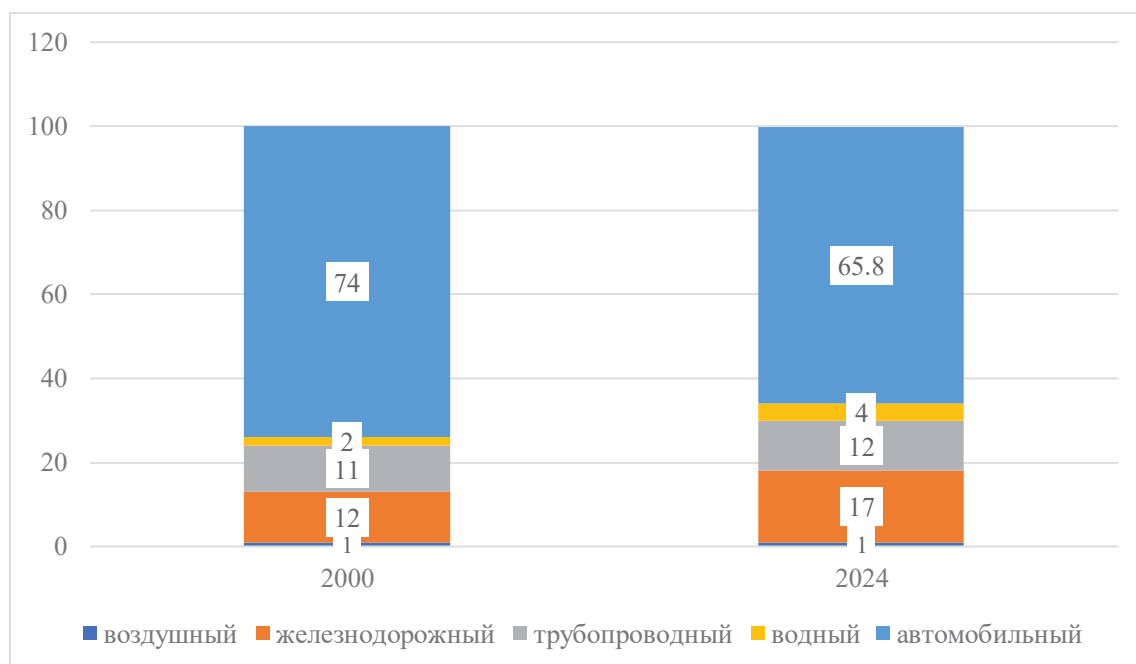


Рис. 1. Структура грузоперевозок по видам транспорта за 2000 и 2024 года, %
 Fig. 1. Structure of freight transportation by types of transport for 2000 and 2024, %

Примечание. Составлено авторами по данным [Транспорт в России, 2024]

Смещение вектора торговли на восток стало ключевым испытанием для российской инфраструктуры. В 2023 году восточные ворота российской железнодорожной сети – Забайкальская (14,2 %) и Дальневосточная (5,1 %) железные дороги – испытали беспрецедентный всплеск погрузки, что стало явным свидетельством смещения вектора транспортных потоков в восточном направлении. Однако этот позитивный тренд выявил и серьезную проблему: инфраструктура Восточного полигона (Транссиб и БАМ) оказалась не готова к такому напору, достигнув предела своих возможностей и остро needing в срочной модернизации.

В результате ограниченной пропускной способности также снизилась скорость оборота вагонов. Более того, по данным ОАО «РЖД», образовался значительный избыток подвижного состава – порядка 220 тысяч вагонов, что превышает текущую потребность в перевозках.

Основной причиной ухудшения показателя (52,5 % от общего увеличения времени оборота, или 27,9 часов) стало увеличение времени нахождения вагона под грузовыми операциями (рост на 14 %, с 198,9 часов до 226,8 часов). Доля этого фактора в общем времени оборота возросла с 45,5 % до 47,1 % (рис. 3).

Ещё одним фактором, увеличивающим сроки доставки грузов по железной дороге, является приоритизация определённых видов товаров. Железнодорожная инфраструктура не в состоянии одновременно обеспечивать вывоз контейнеров, угля и нефти.

ОАО «РЖД» объясняет текущие технологические проблемы на сети влиянием погодных условий, дефицитом тяги, актами вандализма и плановыми ремонтными работами. Однако следует отметить, что контейнерные перевозки по Восточному полигону в значительной степени обеспечивают доставку социально значимых грузов в российские регионы: продукты питания, товары повседневного спроса, запчасти и комплектующие для техники, грузы для северного завоза и т. д.

В ответ на существующие проблемы в транспортной отрасли железнодорожные операторы, государственные органы и потребители услуг активно сотрудничают для поиска решений. Активное развитие цифровых технологий в данной отрасли является важной тенденцией, затрагивающей управление движением, логистику и безопасность с целью решения текущих и перспективных проблем.

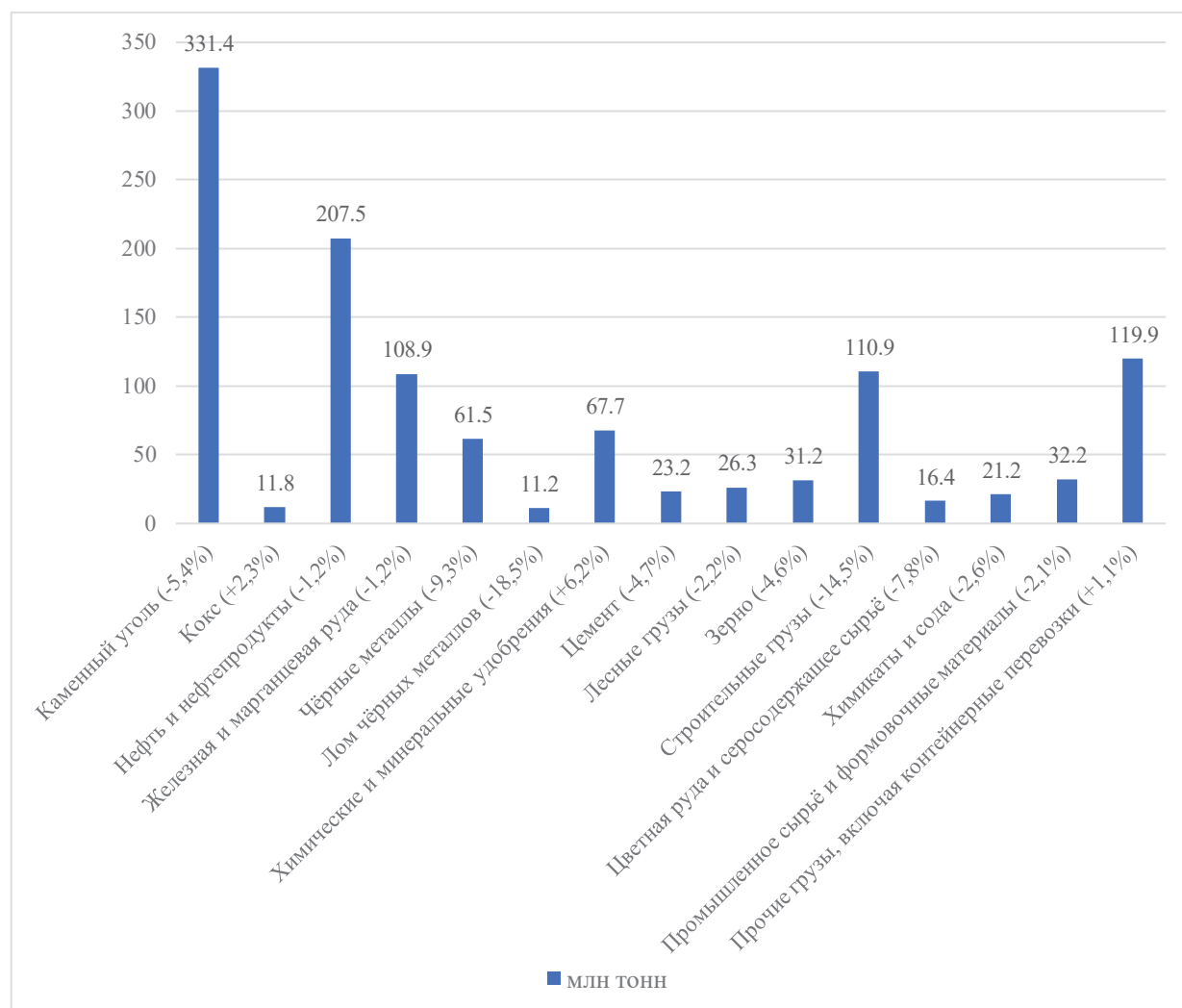


Рис. 2. Детализация перевозок на сети ОАО «РЖД» по видам грузов в 2024 году
Fig. 2. Details of transportation on the Russian Railways network by type of cargo in 2024

Примечание: Составлено авторами по данным [РЖД в цифрах, 2024]

В 2025 году ОАО «РЖД» ожидает получить 2,8 трлн рублей дохода от грузовых перевозок, что на 20,8 % больше, чем в 2024 году (всего более 3 трлн рублей от перевозочной деятельности). Такой рост доходов планируется обеспечить за счет роста грузооборота на 5,5 %, индексации тарифов, а также за счет дополнительных тарифных решений, включая сокращение «избыточных преференций» для контейнерных перевозок, перевозок строительных грузов и порожнего пробега полувагонов и платформ.

Итог 2024 года показал, что пропускная способность железнодорожной сети оказалась недостаточной для размещения всего вагонного парка без ущерба для эффективности перевозок. 2025 год должен стать периодом балансировки между развитием инфраструктуры, количеством вагонов и технологиями управления перевозками с учетом необходимости увеличения погрузки и дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Однако, несмотря на сложности, железнодорожные перевозки остаются одним из самых востребованных видов транспортировки грузов. С учетом активного развития сотрудничества России со странами Юго-Восточной Азии, ожидается дальнейший рост грузопотока и модернизация инфраструктуры на восточном направлении. Адаптивность, цифровизация и грамотно разработанные стратегии позволят компаниям не только преодолеть текущие трудности, но и повысить свою эффективность.

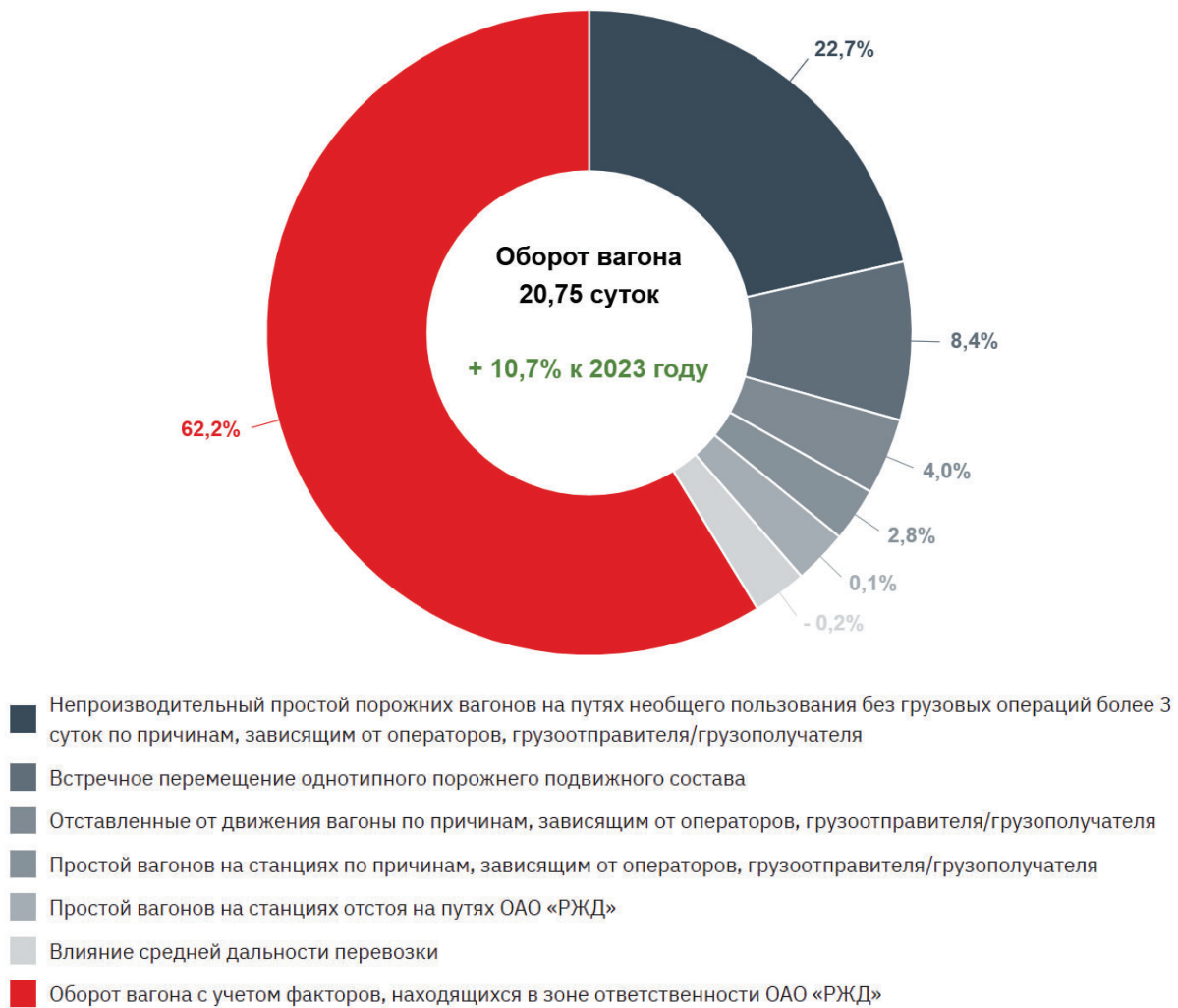


Рис. 3. Скорость оборота вагонов на сети ОАО «РЖД» за январь – декабрь 2023–2024 гг.
 Fig. 3. Wagon turnover rate on the Russian Railways network for January – December 2023–2024

Примечание: Составлено авторами по данным [РЖД в цифрах, 2024]

Автомобильный транспорт, сохраняя ведущие позиции в структуре грузоперевозок, подвергается существенным трансформациям, обусловленным комплексом экономических и политических факторов. В период с 2018 по 2024 год зафиксирован значительный рост коммерческого грузооборота автомобильного транспорта на 22 %, увеличившись со 138,7 до 169,2 млрд тонно-километров. Данная динамика обусловлена реализацией программ импортозамещения и локализации производств, что, в свою очередь, привело к повышению востребованности автотранспортных решений для внутренних перевозок и, как следствие, увеличению торгового грузооборота (см. рис. 4).

Необходимо отметить, что существующая логистическая инфраструктура, ориентированная на западное направление, потребовала значительных усилий для адаптации к изменившимся условиям, вызванным введением ограничительных мер в отношении Российской Федерации. В настоящее время наблюдается перестройка логистических маршрутов, например, организация паромных переправ через порты Новороссийск (в направлении Турции) и Астрахань (в направлении Азербайджана) и модернизация пунктов пропуска на границах с Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой с целью увеличения их пропускной способности.

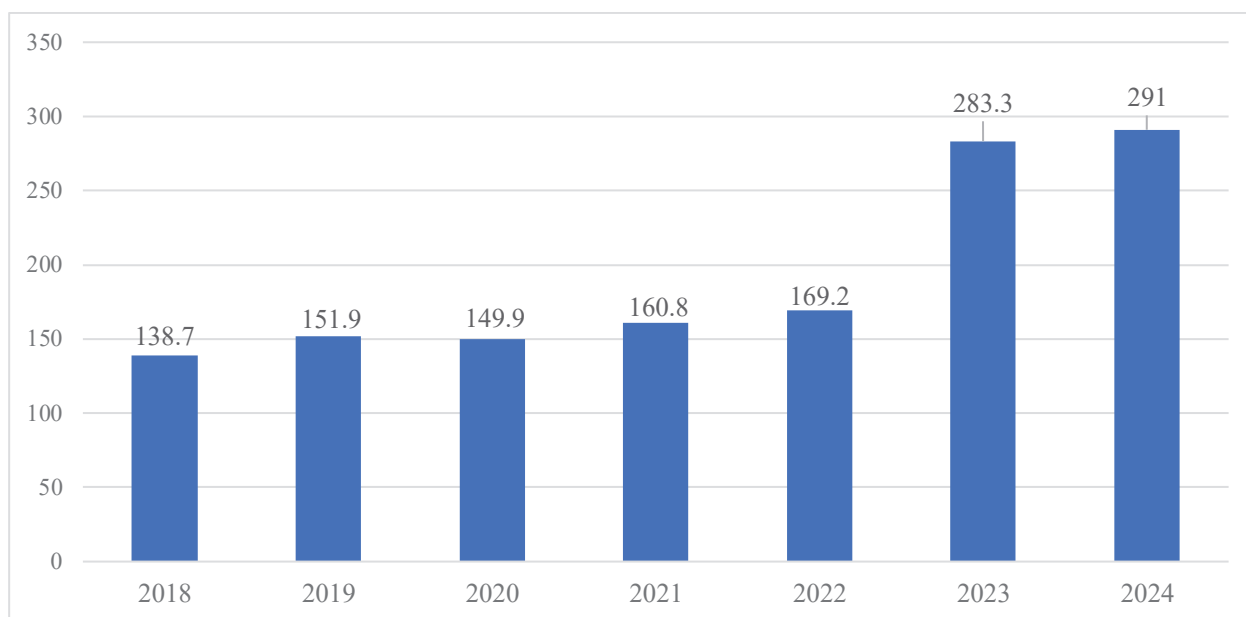


Рис. 4. Коммерческий грузооборот автомобильного транспорта в России в 2018–2024 гг., млрд тонно-км

Fig. 4. Commercial freight turnover of road transport in Russia in 2018–2024, billion tonne-km

Примечание: Составлено авторами по данным [Транспорт в России, 2024]

Динамика индекса АТІ.SU служит индикатором структурных изменений в грузоперевозках, обусловленных геополитическими факторами. Снижение объемов грузопотоков по направлениям «Запад – Восток» и «Север – Юг», особенно заметное в Санкт-Петербурге, вероятнее всего, связано с последствиями санкций и ограничением импорта из стран Европейского союза. Компенсацией этому стало существенное увеличение индекса АТІ.SU по направлениям «Восток – Запад» и «Юг – Север», что указывает на укрепление торговых связей с Китаем, Казахстаном и Турцией, которые в настоящее время играют важнейшую роль в поддержании товарооборота.

Так, в I квартале 2023 года грузооборот МТК «Север-Юг» вырос вдвое (до 2,3 млн тонн). Рост отмечен и на Транскаспийском (в 3 раза), и на Восточном (в 33 раза) участках. Однако годовой объем перевалки Азово-Черноморского коридора значительно превышает эти показатели (263 млн тонн). Сдерживаемый инфраструктурными ограничениями, отсутствием ключевых железнодорожных звеньев, слабой информатизацией и разобщенной транспортной политикой стран-участниц, МТК «Север-Юг» больше не может оставаться второстепенным. Объективная необходимость диктует создание полноценного, эффективного логистического коридора, стимулирующего торговлю с Индией и отвечающего современным требованиям. Для этого требуются значительные инвестиции, скоординированные усилия и переосмысление приоритетов как Россией, так и Ираном.

Морские перевозки также играют ключевую роль в раскрытии транспортного потенциала нашей страны, в связи с чем в этой сфере реализуются различные меры по адаптации и повышению эффективности функционирования. Так, в 2022 году из России также ушли основные логистические гиганты, обслуживающие морские контейнерные перевозки: Maersk (Дания), CMA CGM (Франция), Network Express (Япония), Hapag-Lloyd (Германия) и некоторые другие, объявив о приостановке всех сервисов на все порты России. Эти линии работали как в направлении перевозок Дальнего Востока, так и на Новороссийск и порты Балтии. Они занимали основную часть рынка контейнерных перевозок, предоставляя нашей стране свой отработанный годами высокий сервис (табл. 1).

Так, статистика грузооборота в период с 2023 по 2024 года в разрезе групп стран-партнёров отражает актуальный вектор развития нашей страны в данный момент.

Таблица 1
Table 1

Топ-10 мировых операторов контейнерных перевозок
 Top 10 global container shipping operators

Компания	Парк контейнеров в управлении, млн TEU	Доля на мировом рынке, %
MSC	4,3	17
Maersk	4,28	16,9
CMA CGM	3,28	12,9
COSCO	2,9	11,5
Hapag-Lloyd	1,7	6,9
ONE	1,5	6
Evergreen Line	1,5	6
HMM	0,8	3,2
Yang Ming	0,7	2,6
ZIM	0,4	1,7

Примечание: Составлено авторами по данным [Вести морского Петербурга, 2023]

Таблица 2
Table 2

Экспорт и импорт товаров Российской Федерации по группам стран, млрд долл. США
 Export and import of goods of the Russian Federation by groups of countries, billion US dollars

Показатели	Экспорт			Импорт		
	январь – июль 2023	январь – июль 2024	темп роста, %	январь – июль 2023	январь – июль 2024	темп роста, %
Весь мир В том числе:	239,2	241,0	100,7	166,1	153,1	92,2
ЕВРОПА	53,9	37,4	69,4	47,0	41,5	88,4
АЗИЯ	167,3	181,6	108,5	107,5	101,1	94,1
АФРИКА	11,2	14,3	127,1	2,0	2,0	97,4
АМЕРИКА	6,7	7,6	113,5	9,2	8,1	87,7

Примечание: Составлено авторами по данным [ФТС России, 2024]

На основе данных можно говорить о большом объёме взаимной торговли с Китаем, странами Ближнего Востока и Азии. При этом резкая смена основных торговых партнёров неизбежно приводит к сервисным изменениям и трудностям. Так, геополитические изменения способствовали вынужденной переориентации торговли с западного направления на восточное. В результате чего государство, а также участники ВЭД столкнулись с определёнными проблемами, связанными с повышением активности торговли в этом направлении. Однако ставки на морской фрахт всё ещё остаются не стабильными. На них отражаются военные конфликты, изменения в составе крупных перевозчиков, сезонность, валютные колебания, праздники и выходные, сезонные пики, погодные условия, наличие свободных мест на судне и т. д.

Например, в мае 2024 года трудности в морских перевозках возникли вследствие дефицита порожних контейнеров в Китае, перегрузки портовой инфраструктуры, а также сокращения предоставляемого сервиса. Владельцы судов подняли тарифы на тайм-чартеры, к ним присоединились терминалы. Как итог – увеличение ставок фрахта в 1,5 раза по сравнению с началом года.

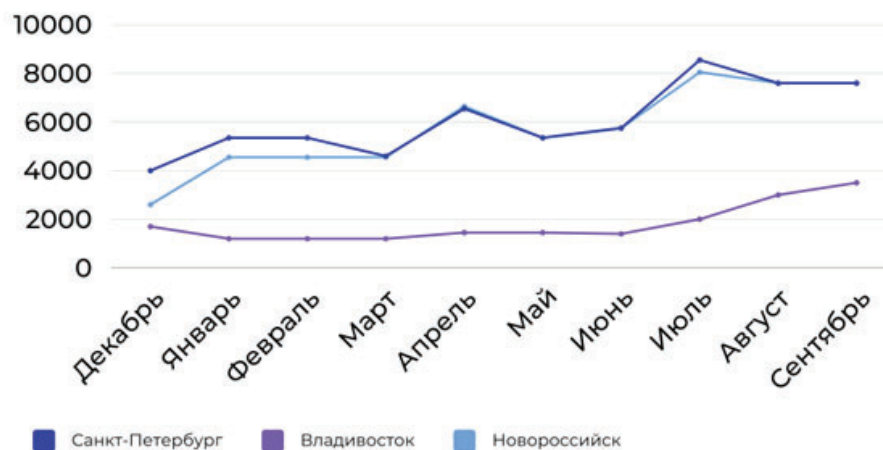


Рис. 5. Динамика ставок на морские контейнерные перевозки 40 НС, 2024
(в долларах США за 40-футовый контейнер)

Fig. 5. Dynamics of rates for sea container transportation 40 NS, 2024
(in US dollars per 40-foot container)

Примечание: Составлено авторами по данным [Индекс мировых ставок контейнерных перевозок, 2024]

Таким образом, перспективы развития контейнерных грузовых перевозок между Россией и Китаем включают в себя множество направлений, нацеленных на снижение затрат, улучшение инфраструктуры, внедрение новых технологий и оптимизацию логистических процессов. Эти меры способствуют не только увеличению объемов перевозок, но и повышению их эффективности и надежности, что делает этот вид транспорта более привлекательным для бизнеса и способствует укреплению экономических связей между двумя странами.

Заключение

Проведённое исследование позволило выявить ключевые проблемы и перспективы развития транспортной отрасли Российской Федерации в условиях современных вызовов и ограничений. Транспортная отрасль, несмотря на свою важность, испытывает комплексный кризис: износ инфраструктуры, разобщённость, низкая инновационность, неэффективные тарифы, административное давление. Это привело к росту и непредсказуемости цен на перевозки. Так, например, с 1 января 2025 года вступили в силу изменения в порядке индексации тарифов на железнодорожные грузоперевозки, зафиксированные в 2017 году. Если на 1 декабря 2024 года тарифы были повышены на 13,8 % для грузовых и 11,6 % для пассажирских перевозок дальнего следования, то с начала 2025 года индексация тарифов на перевозку грузов в контейнерах составила 5 % (за исключением специализированных контейнеров). При этом нарушение транзитных сроков перевозки все ещё остаётся актуальной проблемой, даже с учётом увеличения стоимости перевозок. Например, большое количество контейнеров может надолго застрять на перегрузке в Турции, ожидая фидерного судна 1–2 месяца, или груз может быть в «брошенном вагоне».

Особую остроту проблемам транспортной отрасли придали экономические и политические изменения, произошедшие в период с 2022 по 2024 годы. Усиление санкционного

давления, разрыв традиционных логистических связей с европейскими странами и необходимость переориентации на новые рынки сбыта в Азии и Африке потребовали оперативной адаптации транспортной системы к новым условиям. Исследование показало, что, несмотря на предпринимаемые усилия, российская логистическая система оказалась недостаточно гибкой и адаптивной к новым вызовам. В частности, сбои в цепочках поставок привели к острому дефициту складских площадей. Например, при ЖД перевозках все чаще вместо складов используются железнодорожные вагоны, что перегружает сеть и создаёт замкнутый круг: профицит вагонов на сети стимулирует их дальнейшее производство, усугубляя проблему перегрузки. При этом попытки решения проблем часто задействуют административные методы вместо рыночных.

Вместе с тем, исследование выявило и значительный потенциал для развития транспортной отрасли РФ, связанный с реализацией крупных инфраструктурных проектов, развитием мультимодальных перевозок, внедрением цифровых технологий и использованием транзитного потенциала страны. Говоря об общих перспективах развития транспортной логистики, 2025 год можно охарактеризовать как период адаптации к новым экономическим и геополитическим реалиям с акцентом на повышение эффективности и технологическую модернизацию. Ключевыми направлениями сейчас являются:

- 1) переориентация на восточное направление и развитие инфраструктуры;
- 2) технологическая модернизация и цифровизация;
- 3) балансировка интересов и решение проблем.

В связи с этим можно выделить ряд шагов, реализация которых будет способствовать наращиванию товарооборота между странами-партнёрами:

1. Установление единых относительно стабильных тарифных ставок за морские и автоперевозки сможет решить сразу ряд проблем и сделает эти виды транспорта более привлекательным для грузоотправителей.
2. Увеличение пропускной способности в пограничных пунктах пропуска с Китаем. Это позволит ускорить процесс пересечения границы и сократить время доставки грузов.
3. Улучшение системы обеспечения наличия железнодорожных вагонов и контейнеров для перевозок, что повысит надёжность и предсказуемость логистических цепочек.
4. Обеспечение надлежащего технического состояния контейнеров для минимизации задержек и повреждений грузов.
5. Введение механизмов субсидирования транзитных перевозок, что может стимулировать рост объемов грузоперевозок.
6. Использование механизмов «единого окна», машинного обучения, облачных хранилищ, больших баз данных и т. д. будет способствовать повышению эффективности и результативности торговли стран-партнёров.

Таким образом, перед транспортной отраслью стоит многогранная задача: с одной стороны, обеспечить полное, своевременное и качественное удовлетворение общественных потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, а с другой – минимизировать совокупные общественные затраты, связанные с транспортной деятельностью. Целью государственной политики в сфере транспорта является комплексное развитие, направленное на обеспечение экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и повышение уровня жизни населения. Достижение этих взаимосвязанных целей обеспечивается за счет расширения доступности безопасных и качественных транспортных услуг, а также эффективного использования географического потенциала России, что требует скоординированных усилий со стороны государства, бизнеса и научного сообщества.

Список источников

Вести морского Петербурга № 1. Информационно-аналитический морской журнал, 2022. с. 5–48 [Электронный ресурс]. URL: <https://morspb.ru/assets/files/archive/2022/vesti-1-2022.pdf> (дата обращения: 10.02.2025)

- Индекс мировых ставок контейнерных перевозок с декабря по сентябрь 2024 года. Исследовательский отдел Statista [Электронный ресурс]. URL: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.cb9f3228-670b9c2f-7353588c-74722d776562/https/www.statista.com/statistics/1440707/global-container-freight-index/ (дата обращения: 15.02.2025)
- Официальный сайт Росморречфлота: официальная статистическая информация // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. 2022. [Электронный ресурс]. – URL: https://morflot.gov.ru/glavnaya/otkryitoe_agentstvo/of_stat_info/?ysclid=lnlj73q9iw601442907 (дата обращения: 12.02.2025).
- Показатели контейнерных портов Турции. Министерство транспорта и инфраструктуры Турции: офиц. сайт. 2025. [Электронный ресурс]. URL: [https://www.trade.gov.tr/data/602cd44013b876f918da9c8c/Economic %20Outlook %202024 %20Aug ust.pdf](https://www.trade.gov.tr/data/602cd44013b876f918da9c8c/Economic%20Outlook%202024%20August.pdf) (дата обращения: 12.02.2025)
- Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов. Министерство экономического развития Российской Федерации. – Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/makroec/prognozy_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya/prognoz_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_rf_na_2025_god_i_na_planovyy_period_2026_i_2027_godov.html?ysclid=m6thdvxxva90774972 (дата обращения: 12.02.2025).
- РЖД в цифрах: Пресс-центр РЖД. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377?ysclid=m6tg5aiobc735257003> (дата обращения: 06.02.2025).
- Справочные и аналитические материалы: таможенная статистика. Федеральная таможенная служба: офиц. сайт. 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://limited.customs.gov.ru/statistic?ysclid=m295h5m6kx209535768> (дата обращения: 09.02.2025)
- Транспорт в России: Федеральная служба государственной статистики: офиц. сайт. 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://econom-inform-journal.ru/index.php/journal/article/view/341/349> (дата обращения: 04.02.2025).
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030. Правительство Российской Федерации – офиц. сайт. 2021 [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения 19.02.2025)

Список литературы

- Бондаренко Е.М., Гладунов В.А. 2022. «Контейнерный кризис»: причины и пути решения проблемы. Сборник научных трудов по XV Международной научно-практической конференции «Глобальные проблемы научной цивилизации, пути совершенствования». Ставрополь: Ставропольское издательство «Параграф»: 448–451.
- Бубнова Г.В., Курдюкова А.В. 2024. Трансформация модели грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и формирование нового механизма по оптимизации цепочек поставок. *Экономика железных дорог*, 6: 27–37.
- Вакуленко С.П., Прокофьев М.Н., Евреенова Н.Ю. 2022. Инновационные технологии грузовых перевозок железнодорожным транспортом. Москва: Всероссийский институт научной и технической информации РАН: 184.
- Мартынушкин А.Б., Кистанова С.А., Поляков М.В. 2023. Экономико-социальная эффективность работы автотранспорта: критерии и показатели. Сборник научных статей 15-й Международной научно-технической конференции «Современные автомобильные материалы и технологии». Курск: 147–151.
- Селюков М.В., Шалыгина Н.П. 2024. Развитие внешнеторгового потенциала России как фактор обеспечения экономической безопасности государства. *Экономика. Информатика*, 51(1): 93–106.
- Форсель Д.А., Васильева Е.Ю. 2024. Анализ кризисных ситуаций в сфере контейнерных перевозок грузов. *Форум молодых ученых*, 6(94): 349–352.
- Щербаков В.В., Бадюкин О.В. 2024. Проблема комплексности транспортно-логистического сервиса на рынке железнодорожных грузовых перевозок: состояние и видение решений. *РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция*, 4: 33–40.

References

- Bondarenko E.M., Gladunov V.A. 2022. "Container crisis": causes and solutions. Collection of scientific papers on the XV International scientific and practical conference "Global problems of scientific

- civilization, ways of improvement". Stavropol: Stavropol publishing house "Paragraph": 448–451 (in Russian).
- Bubnova G.V., Kurdyukova A.V. 2024. Transformation of the freight transportation model by rail and the formation of a new mechanism for optimizing supply chains. *Railway Economics*, 6: 27–37 (in Russian).
- Vakulenko S.P., Prokofiev M.N., Evreenova N.Yu. 2022. Innovative technologies for freight transportation by rail. Moscow: All-Russian Institute for Scientific and Technical Information of the Russian Academy of Sciences: 184 (in Russian).
- Martynushkin A.B., Kistanova S.A., Polyakov M.V. 2023. Economic and social efficiency of motor transport: criteria and indicators. Collection of scientific articles of the 15th International Scientific and Technical Conference "Modern Automotive Materials and Technologies". Kursk: 147–151 (in Russian).
- Selyukov M.V., Shalygina N.P. 2024. Development of Russia's foreign trade potential as a factor in ensuring the economic security of the state. *Economics. Information technologies*, 51(1): 93–106 (in Russian).
- Forsel D.A., Vasilyeva E.Yu. 2024. Analysis of crisis situations in the field of container cargo transportation. *Forum of young scientists*, 6(94): 349–352 (in Russian).
- Shcherbakov V.V., Badokin O.V. 2024. The problem of the complexity of transport and logistics services in the rail freight market: status and vision of solutions. *RISK: Resources, Information, Supply, Competition*, 4: 33–40 (in Russian).

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

Поступила в редакцию 29.04.2025

Поступила после рецензирования 23.05.2025

Принята к публикации 27.05.2025

Received April 29, 2025

Revised May 23, 2025

Accepted May 27, 2025

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Селюков Максим Викторович, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного администрирования, СЗИУ РАНГХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

Цевенкова Екатерина Олеговна, студент по специальности «Таможенное дело», СЗИУ РАНГХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

Шалыгина Наталья Петровна, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры таможенного администрирования, СЗИУ РАНГХиГС, г. Санкт-Петербург, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Maksim V. Selyukov, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs Administration, RANEPa St. Petersburg, St. Petersburg, Russia

Ekaterina O. Tsevenkova, student majoring in Customs Affairs, RANEPa St. Petersburg, St. Petersburg, Russia

Natalya P. Shalygina, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Customs Administration, RANEPa St. Petersburg, St. Petersburg, Russia