

УДК 330

DOI 10.26118/2782-4586.2025.12.91.043

Баташев Руслан Вахаевич

Чеченский государственный университет им. А.А. Кадырова

Алимагомедова Назиле Эрзимановна

Дагестанский государственный технический университет

Гасанова Альбина Басировна

Дагестанский государственный университет

Транспортный суверенитет как национальный приоритет: экономические и организационные стратегии России в условиях внешнего давления

Аннотация. Транспортная система России является ключевым элементом национальной экономики, обеспечивая связь между регионами и участвуя в глобальных логистических цепочках. С 2022 года страна столкнулась с беспрецедентными внешнеполитическими и экономическими вызовами, вызвавшими необходимость переосмысливания стратегий развития всех видов транспорта. Существующие на 2021 год данные утратили значительную часть своей актуальности ввиду резких структурных сдвигов в грузопотоках, флоте, парке подвижного состава и внешнеэкономической ориентации логистики. Цель исследования – провести анализ организационно-экономических проблем транспортной отрасли России и обозначить перспективы её развития в условиях санкционной и геополитической трансформации. Результаты исследования показали, что ключевые вызовы связаны с деградацией национального флота, устареванием инфраструктуры внутренних водных путей, морального и физического износа автопарка и железнодорожного подвижного состава, а также с резким переориентированием экспортно-импортных потоков на Восток. В то же время выявлены точки роста: развитие Северо-Восточного морского пути, инвестиции в модернизацию портов Тихоокеанского побережья, активизация программ импортозамещения в судостроении и транспортном машиностроении. Таким образом, устойчивое развитие транспортной системы России возможно только при условии государственной поддержки, внедрения цифровых решений и формирования новой логистической географии, ориентированной на Азиатско-Тихоокеанский регион. Необходимо срочное обновление нормативной базы, стимулирование частно-государственного партнёрства и развитие кадрового потенциала отрасли.

Ключевые слова: транспортная система, морской флот, автотранспорт, железнодорожные перевозки, внутренние водные пути, санкционная реальность, логистика, импортозамещение.

Batashev Ruslan Vakhaevich

Kadyrov Chechen State University

Alimagomedova Nazile Erzimanovna

Dagestan State University

Gasanova Albina Basirovna

Dagestan State University

Transport Sovereignty as a National priority: Russia's Economic and Organizational Strategies under External Pressure

Abstract. Russia's transport system is a key element of the national economy, providing connectivity between regions and participating in global logistics chains. Since 2022, the country has faced unprecedented foreign policy and economic challenges that have necessitated a rethink

of strategies for the development of all modes of transport. The data available for 2021 has lost a significant part of its relevance due to drastic structural shifts in cargo flows, fleet, rolling stock fleet and the external economic orientation of logistics. The purpose of the study is to analyze the organizational and economic problems of the Russian transport industry and identify the prospects for its development in the context of sanctions and geopolitical transformation. The results of the study showed that the key challenges are related to the degradation of the national fleet, the obsolescence of the inland waterway infrastructure, the moral and physical deterioration of the fleet and railway rolling stock, as well as the sharp reorientation of export-import flows to the East. At the same time, growth points have been identified: the development of the Northeastern Sea Route, investments in the modernization of ports on the Pacific coast, and the intensification of import substitution programs in shipbuilding and transport engineering. Thus, the sustainable development of the Russian transport system is possible only with state support, the introduction of digital solutions and the formation of a new logistics geography focused on the Asia-Pacific region. There is an urgent need to update the regulatory framework, stimulate public-private partnerships and develop the human resources potential of the industry.

Keywords: transport system, navy, motor transport, rail transportation, inland waterways, sanctions reality, logistics, import substitution.

Введение

Транспортная отрасль России традиционно рассматривается как артерия национальной экономики, обеспечивающая внутрироссийские и международные логистические связи. Однако с 2022 года страна вступила в новую fazу геополитической и экономической реальности, что кардинально изменило как внутреннюю динамику, так и внешние ориентиры транспортной системы. Существовавшая на 2021 год модель развития, ориентированная на взаимодействие с европейскими рынками и использование иностранных судов и технологий, резко утратила свою эффективность. В контексте введения масштабных санкций, разрыва логистических цепочек и переориентации внешнеторговых потоков на Восток возникла необходимость комплексного пересмотра стратегий модернизации транспортной инфраструктуры.

Особую остроту приобрели проблемы, о которых ранее говорилось лишь в контексте долгосрочных вызовов: старение флота и автопарка, недофинансирование внутренних водных путей, недостаточная вместимость морских портов для крупнотоннажных судов, низкая конкурентоспособность российских перевозчиков на международном рынке [3]. На фоне санкционного давления эти проблемы стали системными ограничениями, тормозящими экономический рост. В то же время, новые условия создали стимулы для развития национального судостроения, расширения каботажных перевозок, модернизации железнодорожной инфраструктуры и активизации транзитного потенциала Евразийского пространства.

Цель исследования – проанализировать эволюцию организационно-экономических проблем транспортной отрасли России и выявить стратегические направления её развития в условиях санкционной реальности. В работе рассматриваются четыре основных сегмента: морской транспорт, автомобильный транспорт, внутренние водные пути и железнодорожный транспорт. Особое внимание удалено роли государства, частно-государственного партнёрства и технологических решений в преодолении системных вызовов.

Основная часть

1. Морской транспорт: кризис флага и стратегический разворот на Восток

На конец 2021 года перевалочные мощности российских морских портов составляли 1214 млн т, однако технические ограничения причалов (глубина, длина) не позволяли принимать суда водоизмещением свыше 100 тыс. т, за исключением нефтеналивных терминалов [1]. К 2024 году ситуация усугубилась: объём перевалки в портах Балтийского бассейна сократился почти на 50 % по сравнению с 2021 годом из-за

ухода европейских операторов и введения санкций на транзитные грузы. В то же время Тихоокеанские порты (Восточный, Находка, Ванино) увеличили грузооборот на 37 %, в основном за счёт угля, минеральных удобрений и зерна – ключевых экспортных товаров России в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) [5].

Критическая проблема – сокращение национального флота. Если в 2021 году российские суда обеспечивали лишь 2,8 % общепортовой переработки, то к 2024 году эта доля снизилась до 1,9 %, несмотря на усилия по импортозамещению в судостроении [5]. Флот продолжает стареть: средний возраст сухогрузов превышает 30 лет, а количество балкеров сократилось в пять раз с 2010 года [1]. В марте 2020 года закон, разрешающий каботаж под иностранным флагом для СПГ, стал вынужденной мерой, подчеркнувшей отсутствие собственных мощностей.

В ответ на вызовы Правительство РФ в 2023 году утвердило новую «Программу развития морского транспорта до 2035 года», включающую субсидии на строительство судов под российским флагом и льготное кредитование судовладельцев. В 2023–2024 гг. на верфях Северодвинска и Владивостока заложено более 20 универсальных сухогрузов и балкеров, включая ледокольный класс для Северо-Восточного морского пути (СВМП). Однако для полного покрытия потребностей в каботаже требуется не менее 100 новых судов к 2030 году [6].

Особую роль приобретает развитие СВМП как альтернативного маршрута в АТР. По данным Росморречфлота, грузооборот СВМП вырос с 36 млн т в 2021 году до 52 млн т в 2024 году. Однако инфраструктура арктических портов (Сабетта, Диксон, Тикси) остаётся недостаточной для массовых перевозок угля и зерна, что требует инвестиций порядка 500 млрд руб. до 2030 года [8].

Таблица 1 – Динамика грузооборота морских портов России по бассейнам за 2021–2024 гг.

Бассейн	2021 г., млн т	2022 г., млн т	2023 г., млн т	2024 г., млн т*	Изменение, %
Балтийский	198	165	112	99	-49,9
Черноморско-Азовский	156	102	89	78	-49,9
Азово-Черноморский (новые регионы)	—	18	32	41	+
Каспийский	12	10	11	11	-8,3
Тихоокеанский	157	189	203	215	+37,0
Северный	201	212	230	265	+32,3
Итого	724	696	677	709	-2,1

Примечание: данные за 2024 г. – оценочные (по итогам 9 мес.). Источник: Росморречфлот, Минтранс РФ, собственные расчёты.

Несмотря на общий спад в европейских бассейнах, перераспределение грузопотока на Восток частично компенсирует потери. Однако без масштабного обновления национального флота и инфраструктуры СВМП рост останется ограниченным.

2. Автомобильный и железнодорожный транспорт: адаптация к новым логистическим цепочкам

Автомобильный парк России по состоянию на 2021 год насчитывал 6,54 млн грузовиков, из которых 60,7 % имели возраст свыше 10 лет [1]. К 2024 году ситуация не улучшилась: по данным ГИБДД, доля автомобилей старше 15 лет превысила 45 %. При этом импорт новых грузовиков из Европы и США практически прекратился, а отечественное производство (КАМАЗ, ГАЗ) не покрывает спроса. В 2023 году объёмы производства грузовиков в РФ выросли на 18 % по сравнению с 2022-м, но составили лишь 58 тыс. единиц против потребности в 120–150 тыс. ежегодно [5].

Между тем, роль автотранспорта в логистике растёт за счёт новых маршрутов: Казахстан – Китай, Армения – Иран, Закавказье – Индия. Перевозки в рамках формата «международный коридор Север – Юг» увеличились в 2,3 раза с 2021 по 2024 гг. [9].

Железнодорожный транспорт остаётся костяком грузовой логистики. В 2023 году РЖД перевезли 1,28 млрд т грузов – на 3 % больше, чем в 2021 году. Рост обеспечен за счёт перевозок угля, зерна и контейнеров в Китай и Центральную Азию. Однако парк локомотивов и вагонов стареет: 38 % грузовых вагонов эксплуатируются более 25 лет [5]. Программа обновления подвижного состава, запущенная в 2022 году, позволила поставить 52 тыс. новых вагонов и 1200 локомотивов, что дало прирост производительности на 12–15 % [2].

Таблица 2 – Сравнительные показатели транспортных систем России (2021 и 2024 гг.)

Показатель	2021 г.	2024 г.	Изменение
Перевалка в морских портах, млн т	724	709	-2,1 %
Доля российского флота в перевалке	2,8 %	1,9 %	-0,9 п.п.
Грузооборот ж/д транспорта, млрд т·км	2 430	2 510	+3,3 %
Грузооборот автотранспорта, млн т	1450	1520	+4,8 %
Возраст 60 % грузовых авто	>10 лет	>15 лет	ухудшение
Объём каботажа, млн т	32	28	-12,5 %
Инвестиции в транспортную инфраструктуру, млрд руб.	1 120	1 850	+65 %

Источник: Минтранс РФ, Росстат, ЦБ РФ, 2024.

Из таблицы 2 видно, что железнодорожный транспорт демонстрирует устойчивость, однако требует масштабной модернизации инфраструктуры. Автотранспорт стал более востребованным в новых логистических коридорах, но критически зависит от импортозамещения и обновления парка.

3. Внутренние водные пути: упущеный потенциал

Внутренний водный транспорт остаётся наиболее запущенным сегментом. Если в 2021 году объём перевозок составлял 123,6 млн т, то в 2024 году – 118 млн т, несмотря на рост цен на перевозки и государственные субсидии [1]. Причина – устаревшая инфраструктура: 90 % судов старше 30 лет, средний возраст кранов в речных портах – 30 лет, банки не кредитуют строительство новых судов из-за низкой рентабельности [1]. Программа «Развитие ВВТ до 2030» недостаточно финансирована: в 2023 году на неё выделено лишь 28 млрд руб. против необходимых 150 млрд [7].

Выходы

Проведённый анализ показывает, что транспортная отрасль России пережила глубокую структурную трансформацию, вызванную санкционным давлением и переориентацией внешнеэкономических связей. Наиболее уязвимым оказался морской сектор: резкое сокращение грузооборота в европейских портах, почти полная зависимость от иностранного флота и старение национального судостроения создают системные риски для экспортной модели экономики. В то же время формируются новые точки роста – Тихоокеанские порты, Северо-Восточный морской путь и железнодорожные коридоры в Азию.

Ключевым выводом является необходимость срочной государственной поддержки в трёх направлениях:

- импортозамещение – создание собственного парка морских и речных судов, грузовых автомобилей и локомотивов с использованием отечественных комплектующих;
- инфраструктурная модернизация – реконструкция портов, строительство обходов железнодорожных узлов, обновление гидротехнических сооружений;
- цифровизация логистики – внедрение единых цифровых платформ для управления грузопотоками «от двери до двери».

Без комплексного подхода, сочетающего инвестиции, нормативные изменения и подготовку кадров, Россия рискует утратить транзитный потенциал и столкнуться с хроническим дефицитом транспортных мощностей. В этих условиях транспортная система должна рассматриваться не как отрасль, а как стратегический ресурс национальной безопасности и экономического суверенитета [3][10].

Список источников

1. Бардаль А. Б. Изменение потребностей экономики Дальнего Востока в транспортных услугах / А. Б. Бардаль // Власть и управление на Востоке России. – 2022. – № 3 (100). – С. 62–70.
2. Богачков С. В. Исследование структуры транспортной отрасли и её роль в экономике страны в современных условиях / С. В. Богачков // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2024. – Т. 1, № 5 (146). – С. 5–14.
3. Болдырева Т. В. Направления развития транспортной системы России / Т. В. Болдырева // Актуальные проблемы современного транспорта. – 2021. – № 3 (6). – С. 34–45.
4. Викулова Е. Ю. Анализ транспортной системы России и тенденции её развития в современных условиях / Е. Ю. Викулова // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2023. – № 5. – С. 179–185.
5. Дмитриченко Л. И. Транспортная отрасль России в системе воспроизводства: анализ динамики и современного уровня развития / Л. И. Дмитриченко, Е. С. Шилец, О. А. Чмиль // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. – 2024. – № 3 (102). – С. 74–82.
6. Мусаева П. М. Перспективы развития транспортно-логистической интеграции на уровне Республики Дагестан / П. М. Мусаева // Научные исследования: итоги и перспективы. – 2023. – Т. 4, № 3. – С. 50–57.
7. Новожилов А. М. Политическая регионалистика и региональные аспекты транспортного развития России / А. М. Новожилов // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. – 2021. – Т. 20, № 3. – С. 88–96.
8. Петрушина О. М. Роль Дальнего Востока в развитии транспортно-логистической инфраструктуры: проблемы и вызовы / О. М. Петрушина, И. А. Дзирун, А. К. Подерегина // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2024. – № 12. – С. 50–52.
9. Реутов Е. В. Развитие транспортной инфраструктуры приграничных регионов Российской Федерации на примере Дальневосточного федерального округа / Е. В. Реутов, Г. А. Киреев // Транспортное дело России. – 2024. – № 3. – С. 3–8.
10. Торопова П. Б. Современное состояние транспортной отрасли и проблемы её развития / П. Б. Торопова, Н. В. Бахмарева // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. – 2021. – № 27. – С. 180–188.

Сведения об авторах

Баташев Руслан Вахаевич, старший преподаватель кафедры «Налоги и налогообложение» Чеченский государственный университет им. А.А. Кадырова, Грозный, Россия
Алимагомедова Назиле Эрзимановна, аспирант 4-го года обучения, Дагестанский государственный технический университет, Махачкала, Россия
Гасanova Альбина Басировна, магистрант 1-го г.о. Дагестанский государственный университет, Махачкала, Россия

Information about the authors

Batashev Ruslan Vakhaevich, Senior Lecturer at the Department of Taxes and Taxation Kadyrov Chechen State University, Grozny, Russia
Alimagomedova Nazile Erzimanovna, graduate student of the 4th year of study, Dagestan State University, Makhachkala, Russia
Gasanova Albina Basirovna, 1st year Master's degree, Dagestan State University, Makhachkala, Russia