

Стать главным транзитным мостом Евразии

РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ОСТАЮТСЯ ОДНИМ ИЗ КРАТЧАЙШИХ ПУТЕЙ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ, ОДНАКО МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТ РАЗВИВАЕТСЯ МЕДЛЕННЕЕ СВОЕГО ПОТЕНЦИАЛА. ЭКСПЕРТЫ СХОДЯТСЯ ВО МНЕНИИ: ИНОСТРАННЫЕ КЛИЕНТЫ ОЖИДАЮТ ОТ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НЕ ПРЕЗЕНТАЦИЙ, А СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ, ПРОЗРАЧНЫХ СЕРВИСОВ И ГАРАНТИРОВАННЫХ СРОКОВ. ЧТО НЕОБХОДИМО ИЗМЕНИТЬ, ЧТОБЫ МТК, В ЧАСТНОСТИ ТРАНССИВ, ПЕРЕСТАЛИ БЫТЬ «МАРШРУТАМИ С ОГОВОРКАМИ» И ПРЕВРАТИЛИСЬ В ПОЛНОЦЕННЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОДУКТ?

Коридоры готовят к росту

В 2025 году на Россию пришлось почти 3% транзитного потока по направлению Китай – Европа – Китай. Прогнозируется, что к 2030 году эта доля может увеличиться до 8%. Однако что позволит закрепить интерес зарубежных клиентов к транспортным коридорам через Россию и способна ли страна обслужить этот спрос?

Интерес иностранных клиентов к транзиту напрямую связан с масштабом модернизации транспортной системы. Государство фактически перезапускает инфраструктурную повестку: дан старт строительству

Параллельно развиваются внутренние водные пути – важная составляющая мультимодальной логистики. Реконструкция Городецкого гидроузла на Волге запланирована к 2027 году, Багаевского на Дону – к 2028-му. Это должно снять ограничения по судоходству и перераспределить грузопотоки.

Ожидается также, что мощность морских портов во всех бассейнах увеличится более чем на 175 млн тонн по сравнению с уровнем 2021 года.

Отдельный акцент сделан на погранпереходах. Их модернизация на границах с Китаем, Монголией, Казахстаном и Азербайджаном

ОГРАНИЧЕНИЯ ТРАНССИВА ОТРАСЛЬ ФИКСИРУЕТ УЖЕ СЕЙЧАС: ПЕРЕГРУЗКА ИНФРАСТРУКТУРЫ, НАКОПЛЕНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТКЛОНЕНИЯ ОТ СРОКОВ. В РЕЗУЛЬТАТЕ РЫНОК ВОСПРИНИМАЕТ КОРИДОР С ОСТОРОЖНОСТЬЮ. ГЛАВНЫЙ ВЫВОД: ПРОДВИЖЕНИЕ МАРШРУТА ЗА РУБЕЖОМ НЕ ЗАМЕНИТ ДЛИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ

ВСМ, что расширит возможности грузовых перевозок; активно возводятся обходы крупных городов, скоростные трассы и развязки, логистические центры; модернизируются погранпереходы, цифровые сервисы и другие элементы транспортной системы.

Доцент Финансового университета при Правительстве РФ Ольга Дмитриева отмечает, что в марте 2026 года была обновлена дорожная карта развития международных транспортных коридоров России, в которой особое внимание уделено комплексному подходу. Речь идет не только о железных дорогах, но и о всей логистической экосистеме: «Модернизация затронет маршрут Север – Юг, Азово-Черноморское и Северо-Западное направления, Восточный полигон и Северный морской путь». Результатом станет увеличение экспорта продукции АПК на 74%, ТЭК – на 25%, промышленных товаров – на 24%.

ном должна повысить пропускную способность и сократить задержки на стыках.

Цифровизация также включена в инфраструктурную повестку: предполагается внедрение электронных навигационных пломб и единых тарифных ставок на территории ряда стран.

РЕПУТАЦИЯ МАРШРУТА: ТРАНЗИТ НАЧИНАЕТСЯ С ВНУТРЕННЕГО РЫНКА

Однако инфраструктура – лишь фундамент. Международный интерес формируется через практику. Руководитель департамента автоперевозок АТС Global Logistics Олег Слугин подчеркивает ключевой принцип: «Любой международный маршрут должен сначала стабильно работать для внутрироссийского заказчика. Соответственно, ключевая задача сегодня – это не столько продвижение коридора, сколько системная работа с его эффективностью.

Участие в международных выставках, развитие межгосударственных инициатив и программ может повысить узнаваемость и интерес, но без готовности внутренней инфраструктуры это не даст устойчивого результата. Для рынка важна не разовая демонстрация возможностей, а длительный период, в течение которого коридор показывает стабильную положительную динамику по загрузке и срокам», – говорит эксперт.

Так, например, ограничения Транссиба отрасль фиксирует уже сейчас: перегрузка инфраструктуры, накопление контейнеров, отклонения от сроков. В результате рынок воспринимает коридор с осторожностью. Главный вывод: продвижение маршрута за рубежом не заменит длительного периода стабильной работы.

Скорость становится ключевым фактором выбора маршрута, особенно на фоне роста электронной торговли.

«Главный секрет успеха заключается в скорости и простоте. Грузовые поезда движутся в несколько раз быстрее морских судов. Зарубежным компаниям важно, чтобы их товары не задерживались на границах и не терялись в пути, – объясняет эксперт по маркетингу Дмитрий Ковпак. – Возможность обслужить растущий поток зависит от расширения железных дорог. Сейчас пути загружены почти полностью. Чтобы увеличить долю до 8%, необходимо строить дополнительные пути и современные склады на узловых станциях. Критически важно для движения тяжелых поездов обновление подстанций».

Как инфраструктура формирует возможности, так цифровизация обеспечивает удобство и скорость процессов. Их прозрачность и доступность могут дать дополнительное конкурентное преимущество. Россия способна привлечь клиентов за счет внедрения цифровых систем, позволяющих в режиме реального

времени отслеживать местоположение каждого контейнера прямо со смартфона. Электронные документы должны полностью заменить бумажные отчеты, чтобы прохождение таможи занимало считанные минуты.

«Чтобы привлечь больше зарубежных клиентов к российским транспортным коридорам и обеспечить нужный уровень обслуживания, необходимо внедрять инновационные технологии, которые улучшат эффективность и прозрачность процессов. Одним из ключевых направлений для роста интереса к транспортным коридорам через Россию является цифровизация и автоматизация всех этапов логистической цепочки», – считает сооснователь финтех-компании Ivitech Артем Москалев.

Использование QR-кодов и систем отслеживания в реальном времени уже демонстрирует измеримый эффект: снижение ошибок доставки на 20–30% и рост точности учета запасов до 25%.

Биометрическая идентификация на пунктах пропуска способна ускорить контроль и повысить безопасность. Подобные решения уже применяются в крупнейших аэропортах мира и могут быть успешно адаптированы для железнодорожных станций и других пунктов пропуска, включая Транссиб.

Отдельное направление – финансы. Автоматизация валютных расчетов с использованием блокчейн-технологий и цифровых платформ позволит ускорить обмен валют и

снизить риски для логистических компаний в условиях санкционных ограничений.

СМЕНА ПАРАДИГМЫ

Независимый эксперт Алексей Лерон предлагает ключевой стратегический разворот: Транссиб должен стать не просто маршрутом, а логистическим продуктом с акцентом на сроки доставки для грузов, чувствительных к обороту капитала, времени и надежности. Контейнерные поезда из Китая в Финляндию по Транссибу идут менее 10 дней, тогда как морской маршрут занимает вдвое больше времени.

Одним из ключевых направлений для роста интереса к транспортным коридорам через Россию является цифровизация и автоматизация всех этапов логистической цепочки

Это формирует целевую нишу:

- электроника и комплектующие;
- срочные промышленные партии;
- товары с высокой стоимостью капитала.

Однако для этого России необходимо устранить системные проблемы, подрывающие доверие к маршруту: дефицит пропускной способности на восточном направлении, санкционные ограничения, нехватка локомотивных бригад и недостаточный уровень инвестиций в инфраструктуру.

«Отсюда практическая дорожная карта проста: приоритетное развитие транзитных сервисов на Восточ-

ном полигоне, цифровизация и ускорение таможенно-документарных процедур, гарантированные мощности под контейнерный транзит, модернизация терминальной инфраструктуры на приграничных и портовых узлах и создание устойчивой международной схемы расчетов, чтобы клиент покупал не российский риск, а предсказуемый транспортный сервис», – комментирует А. Лерон.

В совокупности эксперты выделяют несколько базовых условий роста международного интереса: гарантированные сроки доставки и контрактный сервис, цифровиза-

ция документооборота и расчетов, модернизация погранпереходов и инфраструктуры, а также фокус на грузах с высокой ценностью времени. Транссиб остается одним из самых коротких сухопутных мостов между континентами. Однако для превращения географического преимущества в устойчивый транзит России предстоит решить задачу доверия – через стабильность, цифровые сервисы и предсказуемость логистики. Международный транзит не создается рекламой: он возникает там, где инфраструктура, технологии и сервис функционируют как единая система.

Анна Маничева

