

Транспорт и логистика

ПРИЛОЖЕНИЕ К «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЕ»

18 ноября 2025 вторник № 261 (9800)

РЕГИОНЫ /

К селам построили качественные дороги

Включили в сеть

Александр Лесных

С начала 2025 года в рамках наципроекта «Инфраструктура для жизни» в нормативное состояние привели около 2,5 тысячи километров подъездов к небольшим населенным пунктам, для которых транспортная доступность играет ключевую роль. Наличие надежного покрытия позволяет обеспечивать своевременное получение медицинской помощи, доставку товаров первой необходимости, доступ к социальным услугам и объектам образования.

Параллельно с наципроектом реализуется государственная программа комплексного развития сельских территорий. В ее рамках предусмотрены строительство и обновление дорог с твердым покрытием, которые обеспечивают выход к объектам производства, переработки сельхозпродукции и малым населенным пунктам. В этом году планируется построить и реконструировать около 170 километров таких дорог и провести ремонтные работы еще на 168 километрах, включая капитальный.

В ряде регионов работы уже завершены. В Пензенской области обновили более 40 километров подъездных дорог, включая участок трассы Кондополь—Шемышейка, который обеспечивает транспортную доступность села Воробьевка. В ходе ремонта усилены основание, уложили два слоя асфальтобетона, укрепили обочины и установили новые знаки. В Наровчатском районе приведен в порядок подъезд к селу Большой Колояр, где находятся школа, Дом культуры и фельшерско-акушерский пункт. Аналогичные работы завершены на подъезде к селу Бузычево на трассе Лукино—Иса.

В этом году 4,5 тысячи км федеральных трасс приведут к нормативам

В Ингушетии капитально отремонтирована подъездная дорога к селу Сагопши. Здесь впервые за два десятилетия обновили покрытие, обустроили тротуары, остановочные комплексы и барьерное ограждение. В Рязанской области обновляют 8,7 километров дорог, ведущих к селам Огородниково и Поливаново. Для местных жителей эти маршруты выполняют социальную функцию.

Развитие локальной дорожной сети рассматривается как важнейший фактор экономического роста территории, удаленных от крупных центров. По оценке минтранса, обеспечение связности таких поселений способствует развитию малого предпринимательства и внутреннего туризма, а также формирует устойчивую социально-экономическую базу. Ведомство ожидает, что до конца 2025 года в нормативное состояние придут около 3,5 тысячи километров подъездов к малым населенным пунктам.

В общем сложности в 2025 году в рамках наципроекта «Инфраструктура для жизни» запланированы работы более чем на 26 тысячах километров федеральной, региональной и местной дорожной сети. Особое внимание будет уделено подъездам к медицинским, образовательным и спортивным объектам, а также этапному обновлению опорной сети автомобильных дорог.

Росавтодор отмечает, что в текущем году планируется привести в нормативное состояние свыше 4,5 тысячи километров федеральных трасс, часть из которых расширяют до четырех полос. К концу 2025 года доля таких дорог в нормативном состоянии должна достичь почти 73 процентов.

Работы продолжаются на дорогах, обеспечивающих связность с важнейшими объектами. Например, в Амурской области ремонтируют участок трассы Благовещенск—Свободный, ключевой для снабжения космодрома Восточный.

ПЕРСПЕКТИВА / Отраслевые национальные проекты поднимут перевозку людей и товаров по стране на принципиально новый уровень

Скоро приедем

Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры

Сегодня в России реализуются два крупных национальных проекта, напрямую связанных с транспортом, но на самом деле их перечень гораздо шире, ведь многие программы промышленного развития тоже влияют на состояние транспортной системы. Центральный среди них — «Эффективные транспортные системы». Именно в нем сосредоточены самые масштабные задачи на ближайшие годы: повышенеие межрегиональной связности страны, обеспечение логистики внешнеторговых операций, развитие безопасных и устойчивых маршрутов.

В контексте предстоящих задач важно подчеркнуть преемственность: прошлые транспортные программы доказали свою эффективность, хотя часть задач пришлось скорректировать, сначала — из-за пандемии, затем — в связи с изменением внешнеэкономической обстановки. Но в любом случае за последние годы при рекордных объемах финансирования удалось заметно изменить картину в транспортной отрасли. Если раньше в стране фактически существовала одна платная дорога — М-4 «Дон» и частично ЗСД в Санкт-Петербурге, то уже сейчас создана целая сеть: введены в строй магистрали М-11, М-12, ЦКАД.

Значительно улучшилось и общее состояние федеральной дорожной сети: многие региональные трассы переведены в федеральное подчинение, построены обходы городов, модернизированы существующие участки.

Серьезные изменения произошли и в авиационной инфраструктуре, активно развивались морские порты: Россия увеличила экспортные мощности,



АКЦЕНТ

СНИЖЕНИЕ КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ СДЕЛАЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ИНТЕРЕСНЕЕ ДЛЯ БИЗНЕСА

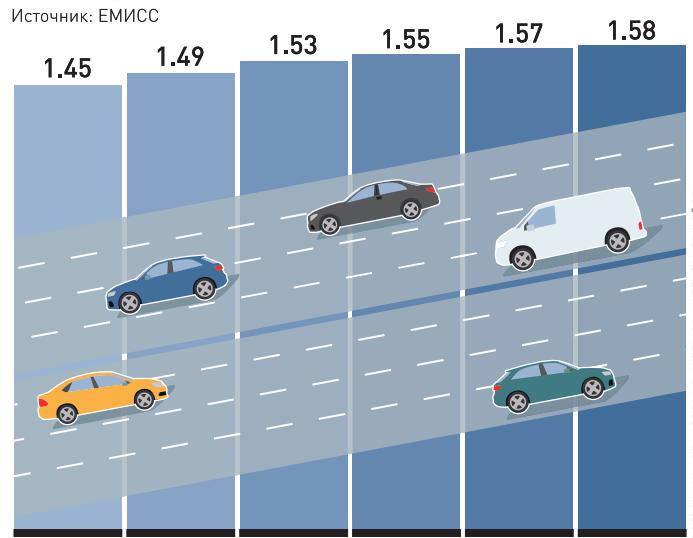
создала новые логистические узлы на южных и восточных направлениях. Все это позволило улучшить связность территорий и повысить устойчивость внешней торговли. В ближайшие годы в рамках новых национальных проектов предстоит использовать эти достижения как основу для очередного эволюционного скака.

Финансовые риски

Пик бюджетных вложений в транспортные мегапроекты пришелся на 2019–2023 годы.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РОССИИ, МЛН КМ

Источник: ЕМИСС



Эти средства позволили добиться реальных изменений, но уже с 2024 года началось сокращение инфраструктурных расходов. В проекте федерального бюджета на 2026 год в последующие периоды не предусмотрены столь крупные ассигнования, как прежде. На фоне высокой инфляции и роста издержек это может привести к недоработкам и долговечности, пусть и в моменте обладают умеренной доходностью в сравнении с более короткими финансово-экономическими инструментами.

Всегда главная сложность — высокая стоимость земельных сдвигов. При текущей ставке ЦБ менеджерам трудно обосновать вложения с доходностью ниже ее уровня. Хотя долгосрочные прогнозы минфина и регулятора предполагают снижение инфляции и ставок до 4–5 процентов, для принятия решений «здесь и сейчас» этого недостаточно. Поэтому до стабилизации финансовой ситуации в центральных регионах с зонами северного завоза и транзитных перевозок, которая превратит его в Трансарктический транзитный коридор.

Однажды внимание уделяется развитию северных территорий. Один из приоритетных проектов — модернизация Северного морского пути для обеспечения связи центральных регионов с зонами северного завоза и транзитных перевозок, которая превратит его в Трансарктический транзитный коридор.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации. Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Межрегиональная логистика и регионы

За последние годы структура внешней торговли России существенно изменилась, что нахо-

дит отражение и в глобальных планах развития транспортно-логистической сферы. Западные пограничные переходы используются меньше, а восточные и южные направления требуют ускоренного развития. Однако ключевая проблема заключается не столько в самой физической инфраструктуре, сколько в цифровизации процессов.

Для ускорения перевозок нужны сквозные цифровые решения: единые транспортные документы, согласованные стандарты обмена данными, соответствующие межправительственные соглашения.

Развитие такой цифровой среды становится не менее важным, чем строительство новых дорог или портов: она напрямую влияет на скорость и прозрачность международной торговли.

Однажды внимание уделяется развитию северных территорий. Один из приоритетных проектов — модернизация Северного морского пути для обеспечения связи центральных регионов с зонами северного завоза и транзитных перевозок, которая превратит его в Трансарктический транзитный коридор.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой авиации.

Сегодня остро не хватает аэродромов и небольших аэропортов, а вертолеты, использующиеся для связи с труднодоступными поселками, расходуют слишком много топлива.

Большое значение имеет и восстановление малой

Скоро
приедем

Напрямую быстрее

Кроме того, законодательство о транспортной безопасности не дифференцирует требования: для небольшого аэропорта с двумя рейсами в неделю они такие же, как для крупных узлов вроде Московского транспортного хаба. В мире подобные вопросы решаются проще — временным мерами и мобильными службами безопасности. Такой гибкий подход необходимо внедрять и у нас.

Санкции
и техносуверенитет

Санкционное давление остается серьезным вызовом для транспортных национальных проектов. Оно влияет как на сроки реализации, так и на цепочки поставок оборудования. Переориентация торговли на южные и восточные порты требует дополнительных мощностей, и, хотя портовая инфраструктура России в целом достаточно развита, нужны резервные мощности для повышения гибкости логистики.

Еще более сложный вопрос — технологический суверенитет. В стране есть сильный инженерный потенциал и развитое машиностроение, но уровень локализации во многих сегментах пока недостаточен. Грузовой транспорт частично зависит от китайских комплектующих, авиапром — от импорта систем авионики и двигателей. Построить самолет полностью на отечественных компонентах возможно, но тогда теряется эффективность и экономичность таких авиасудов.



Владимир Косов: Завершенные в 2024 году дорожные национальные проекты доказали свою эффективность.

Кроме того, тревогу вызывает излишний оптимизм в планах: создание современных лайнеров за два-три года выглядит нереалистично. Даже у ведущих мировых производителей есть виды новой модели, занимают около десяти лет. Чтобы не терять качество и безопасность, важно соблюдать баланс между амбициями и инженерными возможностями.

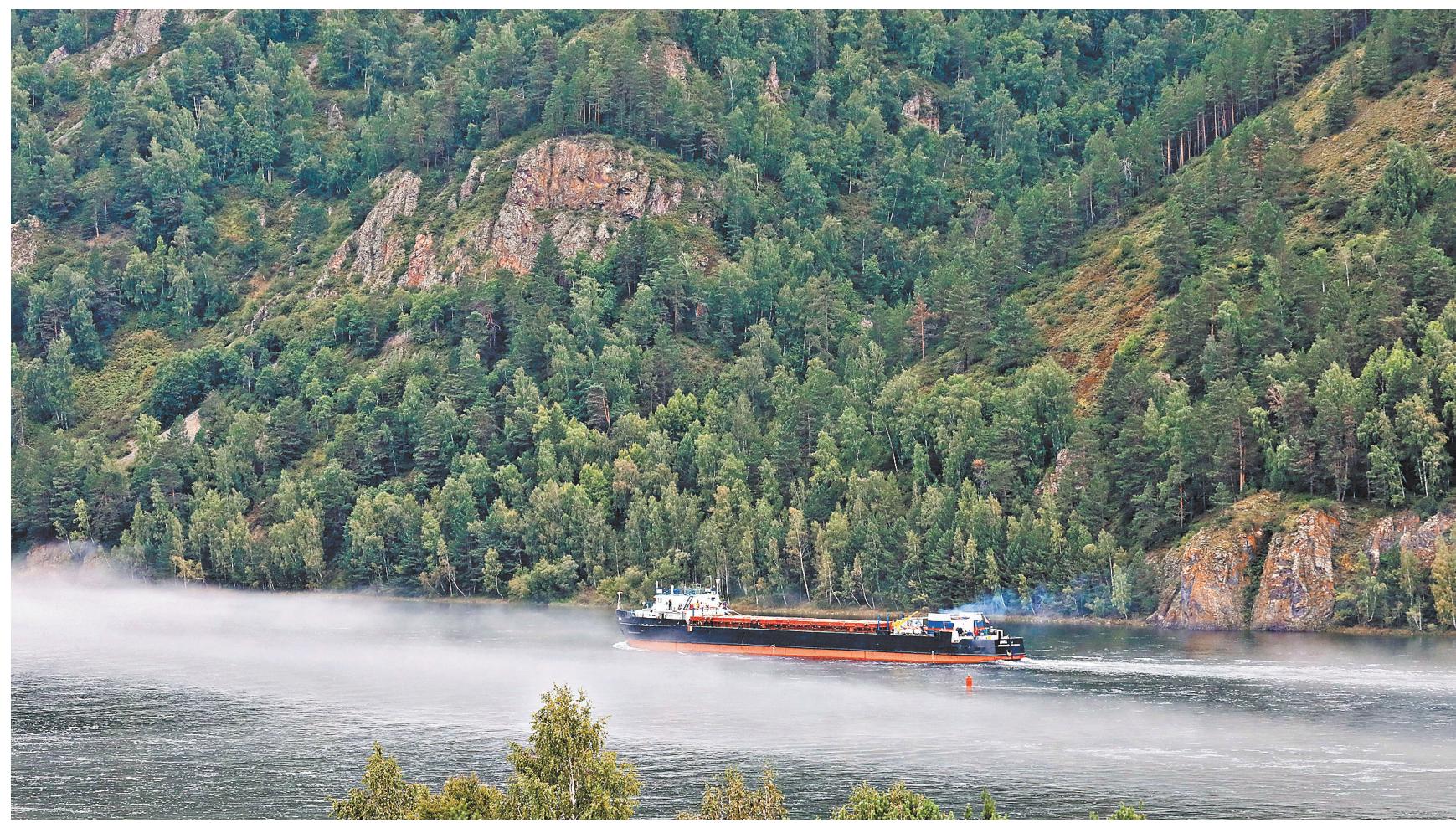
Что увидят люди

Главный результат транспортных национальных проектов с точки зрения граждан — повышение мобильности внутри страны. Люди смогут легче перемещаться между регионами, что даст импульс внутреннему туризму и развитию рекреационной инфраструктуры. Для большинства россиян это означает появление новых возможностей — коротких поездок выходного дня, расширения маршрутов без необходимости лететь через Москву.

Изменения ощущаются уже сейчас: на железных дорогах появляются современные двухэтажные поезда, уровень комфорта заметно вырос. Развитие сети платных магистралей тоже имеет эффект — даже те, кто им не пользуется, выигрывают от снижения трафика на бесплатных трассах. В итоге все получают возможность быстрее и безопаснее передвигаться по стране.

Особую роль в этом контексте играет стремительно растущий рынок электронной коммерции. Создание передовой транспортно-логистической системы позволит значительно ускорить товарооборот на территории всей страны и укрепит конкуренцию на рынке за счет новых возможностей для сбыта товаров производителей даже из самых отдаленных регионов.

Транспортная система постепенно становится более связной. Этот долгий путь, но результаты видны уже сейчас — и именно они лучше всего показывают, ради чего создавались отраслевые национальные проекты.



РИА НОВОСТИ

А1
Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей должна увеличить их провозную способность до 210 миллионов тонн в 2030 году.

АКЦЕНТ
СОВОКУПНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ В 2024 ГОДУ СОСТАВИЛИ 174 МИЛЛИОНА ТОНН

ализовать преимущество своего географического расположения.

Еще один маршрут между Европой и Азией проходит по Северному морскому пути. В 2024 году грузопоток со СМП составил 37,9 миллиона тонн, почти в 10 раз больше, чем в 2014-м. Предполагается, что к 2030 году объем перевозок может достигнуть 100 миллионов тонн.

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Эту бесшовность обеспечивает железнодорожный транспорт. Данное преимущество очень заметно при контейнерных перевозках. По времени и уровню сервисов у него нет конкурентов», — уверен эксперт.

«Этот коридор важен для РФ, потому что он формирует стабильный грузовой поток, обеспечивающий устойчивые внешнеторговые связи страны, отвечающие за перспективы на торговлю со странами Востока и Глобального Юга», — добавляет ведущий эксперт УК «Финансы и Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Собеседник «РГ» добавляет, что для азиатских стран данный коридор важен, потому что он обеспечивает транзитные перевозки во многие государства в других частях мира и расширяет сотрудничество с РФ. Для России это отличный способ ре-

терь времени и стоимости на перевалку, — добавил эксперт.

«Но менее важно обеспечить ритмичную работу навигации в зимне-весенний период за счет новых ледоколов — таких как «Якутия» и «Чукотка», которые вводятся в строй в 2025–2026 годах».

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Транзитный потенциал может быть обеспечен китайским экспортом в Европу и обратно с импортом в Китай. Тут будет важен баланс перевозок», — сказал эксперт.

«Этой осенью на СМП впервые состоялся контейнерный транзит из КНР в Европу. Путь из китайского порта Нинбо до британского Феликстоу занял всего 20 дней — почти вдвое меньше, чем по южным маршрутам.

«Важным фактором станет развитие перевалки в Мурманске, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке, чтобы сформировать непрерывный маршрут «порт-порт» без по-

терь времени и стоимости на перевалку, — добавил эксперт.

«Но менее важно обеспечить ритмичную работу навигации в зимне-весенний период за счет новых ледоколов — таких как «Якутия» и «Чукотка», которые вводятся в строй в 2025–2026 годах».

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Транзитный потенциал может быть обеспечен китайским экспортом в Европу и обратно с импортом в Китай. Тут будет важен баланс перевозок», — сказал эксперт.

«Этой осенью на СМП впервые состоялся контейнерный транзит из КНР в Европу. Путь из китайского порта Нинбо до британского Феликстоу занял всего 20 дней — почти вдвое меньше, чем по южным маршрутам.

«Важным фактором станет развитие перевалки в Мурманске, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке, чтобы сформировать непрерывный маршрут «порт-порт» без по-

терь времени и стоимости на перевалку, — добавил эксперт.

«Но менее важно обеспечить ритмичную работу навигации в зимне-весенний период за счет новых ледоколов — таких как «Якутия» и «Чукотка», которые вводятся в строй в 2025–2026 годах».

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Транзитный потенциал может быть обеспечен китайским экспортом в Европу и обратно с импортом в Китай. Тут будет важен баланс перевозок», — сказал эксперт.

«Этой осенью на СМП впервые состоялся контейнерный транзит из КНР в Европу. Путь из китайского порта Нинбо до британского Феликстоу занял всего 20 дней — почти вдвое меньше, чем по южным маршрутам.

«Важным фактором станет развитие перевалки в Мурманске, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке, чтобы сформировать непрерывный маршрут «порт-порт» без по-

терь времени и стоимости на перевалку, — добавил эксперт.

«Но менее важно обеспечить ритмичную работу навигации в зимне-весенний период за счет новых ледоколов — таких как «Якутия» и «Чукотка», которые вводятся в строй в 2025–2026 годах».

Павел Иванкин отмечает, что сегодня загрузку СМП в основном обеспечивают экспортные сырьевые грузы. Для увеличения объемов перевозок необходимо наладить круглогодичный маршрут через восточную часть СМП.

«Транзитный потенциал может быть обеспечен китайским экспортом в Европу и обратно с импортом в Китай. Тут будет важен баланс перевозок», — сказал эксперт.

«Этой осенью на СМП впервые состоялся контейнерный транзит из КНР в Европу. Путь из китайского порта Нинбо до британского Феликстоу занял всего 20 дней — почти вдвое меньше, чем по южным маршрутам.

«Важным фактором станет развитие перевалки в Мурманске, Петропавловске-Камчатском и Владивостоке, чтобы сформировать непрерывный маршрут «порт-порт» без по-

Первый европейско-китайский транзит по СМП прошел в 2,5 раза быстрее традиционного пути.

совместную работу России, Азербайджана и Ирана по строительству участка железнодорожной линии Решт — Астара, который позволит обеспечить прямую и быструю доставку грузов железнодорожным транспортом на всем протяжении западного маршрута МТК «Север — Юг».

Генеральный директор ГК «РусИранЭкспо» Александр Шаров сообщил, что на различных маршрутах МТК «Север — Юг» успешно работают почти 100 транспортных компаний России и стран СНГ.

«С каждым годом происходит рост грузооборота на 10–20 процентов, причем без привлечения существенных государственных субсидий», — подчеркнул эксперт. — Например, на западном маршруте пошел большой поток экспортных грузов автомобильным транспортом не только из Ирана, но и из Ирака, ОАЭ, Катара, Саудовской Аравии.

МТК «Север — Юг» может составить конкуренцию остальному маршруту мировой торговли, считает Дмитрий Баранов.

«Нагрузка на другие коридоры растет, и в этих условиях коридор «Север — Юг» может стать весьма востребованным», — подытожил эксперт. ●

Инфраструктура на вырост

Это позволяет оперативно доставлять грузы из Китая прямиком в Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург и Калининград.

Морскую линию, связавшую самый западный регион страны с Поднебесной через Северную столицу, многие уже окрестили новым шелковым путем. Первый контейнеровоз «Кристал Владивосток» уже отправился в тестовый рейс 12 ноября.

Калининградское направление является для многих перевозчиков весьма перспективным, поскольку львиная доля товаров — свыше 60 процентов, по данным областного правительства, — завозится в регион паромами и сухогрузами.

Столь высокие показатели связаны с непростым геополитическим положением, в котором сегодня оказался российский эксклав. Литовские соседи всячески ограничивают железнодорожный и автомобильный грузовой транзит, объемы которого, по оценке экспертов, снижаются минимум на 25 процентов каждый год. Это увеличивает нагрузку на морской транспорт.

«В качестве примера можно привести 2022 год, когда морским каботажем доставляли больше двух миллионов тонн грузов. К концу 2025 года эта цифра может вырасти до пяти миллионов тонн. К сожалению, сегодня мы наблюдаем сценарий, когда объемы железнодорожного транзита снижаются минимум на четверть по году», — рассказал руководитель управления «Росморпорт» Андрей Мошков.

Поэтому любое новое судно, встающее на калининградские морские линии, дает логистику быстрее и удобнее.

Контейнеровозом «Кристал Владивосток» все несколько интереснее. Прямая доставка грузов в регион без необходимости дополнительной перевалки в Петербурге может положительно сказаться на их стоимости, убеждены эксперты.

«Китай оставил для Калининградской области очень дальний партнером. Северо-Западу в целом тяжело поворачивать на восток с экономической точки зрения, а российский эксклав еще и отрезан теперь уже недоброжелательными соседями лицом Польши и Литвы. Новая морская линия в перспективе позволит более эффективно доставлять комплектующие для калининградского автомобильного завода, который активно локализует производство китайских машин», — объяснил финансовый аналитик Артур Поляков.

Новый глубоководный порт в Архангельске позволит обслуживать 24,8 миллиона тонн грузов ежегодно

Упростится и доставка товаров народного потребления. Ведь уже в ближайшее время на территории Калининградской области построят сортировочный центр крупного российского маркетплейса. Теперь грузы из Поднебесной, которые раньше аккумулировали в Москве и Петербурге, быстрее попадут в регион. Уменьшение расходов на перевалку в портах в теории сделает китайские товары дешевле, убежден Поляков.

Важность китайского направления отмечает и в Балтийском металлообрабатывающем кластере. По оценке бизнеса, Поднебесная сохраняет лидерство в мировой металлургии. В 2023 году доля Китая на этом рынке составляла 54 процента мирового производства стали — свыше одного миллиарда тонн. В России за аналогичный период произвели лишь 75,8 миллиона тонн стали. По этой причине основными поставщиками металла для калининградских металлургов являются компании из Поднебесной, несмотря на их удаленность.

«Китай является ключевым партнером для отечественных компаний, включая металлургов национального уровня. Однако в последнее время азиатская логистика заметно усложнилась. Маршруты стали длиннее, выросли финансовые и временные издержки, начались заминки в китайских портах. Это связано, конечно, с санкционным давлением. А вот расчеты по внешнеэкономическим контрактам, напротив, упростились. Отпала необходимость в агентских схемах. Одни из крупных банков осуществляют перевозки нашим партнерам в Китае в течение одного дня. Мы надеемся, что эта позитивная практика сохранится», — подчеркнул вице-президент Союза промышленников и предпринимателей Калининградской области Олег Чернов.

На новую морскую линию, ориентированную на Китай, калининградские металлурги смотрят с оптимизмом, хотя и признаются, что упаковка и разработка на морском пути пока не идеальны. Металлопрокат завозят в ексклус по следующей схеме: автоперевозки по России — порт в Санкт-Петербурге — сухогруз — автомобильный транспорт по региону.

Другой пример усиления инфраструктуры Севморпути — будущий глубоководный порт в Архангельске. Исполнительный директор объекта Евгений Воловик рассказал, что основная проблема многих портов заключается в их недостаточной глубине, из-за чего они не могут принять суда с большой осадкой. ●

КСТАТИ

Аналитики рынка отмечают, что номенклатура грузов и их сезонность изменились. Так, например, вырос спрос на черные металлы и древесину. Хороший урожай, в свою очередь, провоцирует рост экспортных поставок на Ближний Восток, в Африку и страны Юго-Восточной Азии.

Чем больше у порта возможностей по погрузке и перевалке различных видов грузов, тем комфортнее он ощущает себя на рынке, особенно в условиях растущей конкуренции. Во многом именно поэтому можно наблюдать положительную динамику у Большого порта в Санкт-Петербурге.

Балтийский бассейн в целом очень сильно зависит от перевозки нефти и нефтепродуктов. Если экспортные поставки падают из-за экономической и политической ситуации, то параллельно снижается и общий грузооборот портов. Предстоит поработать и над рентабельностью морских перевозок, которые пока остаются дорогими. В той же Калининградской области за тонну груза на паромах и сухогрузах платят примерно на шесть тысяч рублей больше, чем за доставку по суше. Эксперты убеждены, что улучшить ситуацию даже на новых маршрутах могут только субсидии.

ИННОВАЦИИ/Рынок транспортного ИИ готовится к новому витку роста

Перевозят с умом

Александр Лесных

Цифровизация транспортно-логистического сектора в России выходит на качественно новый уровень. В центре внимания — развитие отечественных решений, способных повысить эффективность, безопасность и устойчивость перевозок. Ключевым инструментом трансформации отрасли становится искусственный интеллект, причем власти и компании последовательно формируют условия для его внедрения.



Сергей Голицын: Будущее отрасли за мультимодальными системами для решения бизнес-задач.

Сегодня интеллектуальные технологии применяются в управлении движением, профилактическом обслуживании, планировании маршрутов и контроле технического состояния транспортных средств. На некоторых предприятиях, внедряющих такие решения, удается снизить убытки от простого и ремонтов до 65 процентов, сократить общие логистические расходы до 40 процентов и повысить производительность спецтехники на четверть.

Но переход на «умные» системы требует значительных вложений и глубокой перестройки бизнес-процессов. Основные сложности связаны с нехваткой квалифицированных кадров, качеством исходных данных и необходимостью постоянной адаптации программного обеспечения под особенностями каждого предприятия.

Тем не менее практика показывает, что даже при ограниченных инвестициях возможен ощущимый экономический эффект — прежде всего в области предиктивной аналитики, оптимизации загрузки мощностей и интеграции цифровых драйверов инфраструктуры.

Российский рынок транспортно-логистического ПО пока неравномерен по уровню зрелости. В сегментах управления автопарками и транспортной аналитикой уже сформировался устойчивый спрос, однако в ряде ниш — от мультимодальных перевозок до комплексных систем планирования цепочек поставок — все еще ощущается дефицит качественных отечественных решений. При этом большинство компаний стремится перейти от точечных цифровых продуктов к единой экосистеме, где данные из разных источников объединяются и анализируются в реальном времени.

«Baу-эффекты, связанные с магией ИИ, ушли в прошлое. Бизнес все чаще использует прагматичный подход: инвестиции оправданы — внедряем, если нет — откладываем. Во многом это результат возросшей вовлеченности топ-менеджмента и понимания, что представляет из себя искусственный интеллект на практике», — объясняет потребности компаний руководитель направления Т1 ИИТ-холдинга Т1 Сергей Голицын.

Интеграция таких систем позволяет компаниям получать единый источник достоверной информации, выстраивать прозрачные финансовые и логистические процессы, оперативно моделировать сценарии и принимать решения на основе фактов. Примером может служить опыт одной из крупных транспортных компаний. Внедрение единой платформы бюджетирования и анализа сократило сроки подготовки отчетов и повысило точность финансового планирования.

Огромные игроки отмечают, что ИИ-технологии особенно востребованы при планировании графиков, оптимизации маршрутов и прогнозировании пассажиропотока. В авиации, например, интеллектуальные алгоритмы позволяют формировать идеальные графики работы летных экипажей, учитывая квалификацию, предпочтения сотрудников и требования регламентов. Такая оптимизация

снижает расходы на 5-7 процентов и повышает эффективность использования ресурсов. Аналогичные решения применяются для планирования ремонтов, анализа технического состояния активов и прогнозирования спроса на перевозки.

В ближайшие годы рынок транспортного ИИ, по оценкам аналитиков, переживает этап стабилизации и подготовка к новому витку роста. После текущего периода сдержаных инвестиций ожидается ускорение цифровых проектов: объем сегмента к 2027 году может вырасти почти в полтора раза — до 138 миллиардов рублей.

Будущее отрасли, уверен Сергей Голицын, — за мультимодальными системами, объединяющими обработку визуальных, текстовых и аудиоданных, и с развитием языковых моделей, способных предоставлять аналитику по запросу менеджеров без участия специалистов по машинному обучению.

Принцип таких систем заключается в объединении различных видов транспорта — автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного — в единую цифровую среду, где все этапы логистической цепочки взаимосвязаны и управляются с помощью ИИ. Такие решения позволяют синхронизировать расписания, оптимизировать использование инфраструктуры, сокращать затраты на перевалку и обеспечивать сквозное отслеживание грузов.

Примером мультимодальной бизнес-задачи может служить разработка индивидуальной ценовой политики в В2В-сегменте. В этом случае процесс строится в виде аналитической цепочки: сначала прогнозируется спрос на услуги, затем рассчитывается чувствительность клиентов к изменению цены и оцениваются возможные риски. На завершенном этапе проводится оптимизация — определяются наиболее выгодный уровень цены и состав предлагаемого пакета. Последовательное выполнение этих шагов позволяет компаниям повышать доходность и поддерживать устойчивость коммерческой модели.

Объем рынка ИИ для логистики вырастет до 138 миллиардов рублей уже к началу 2027 года

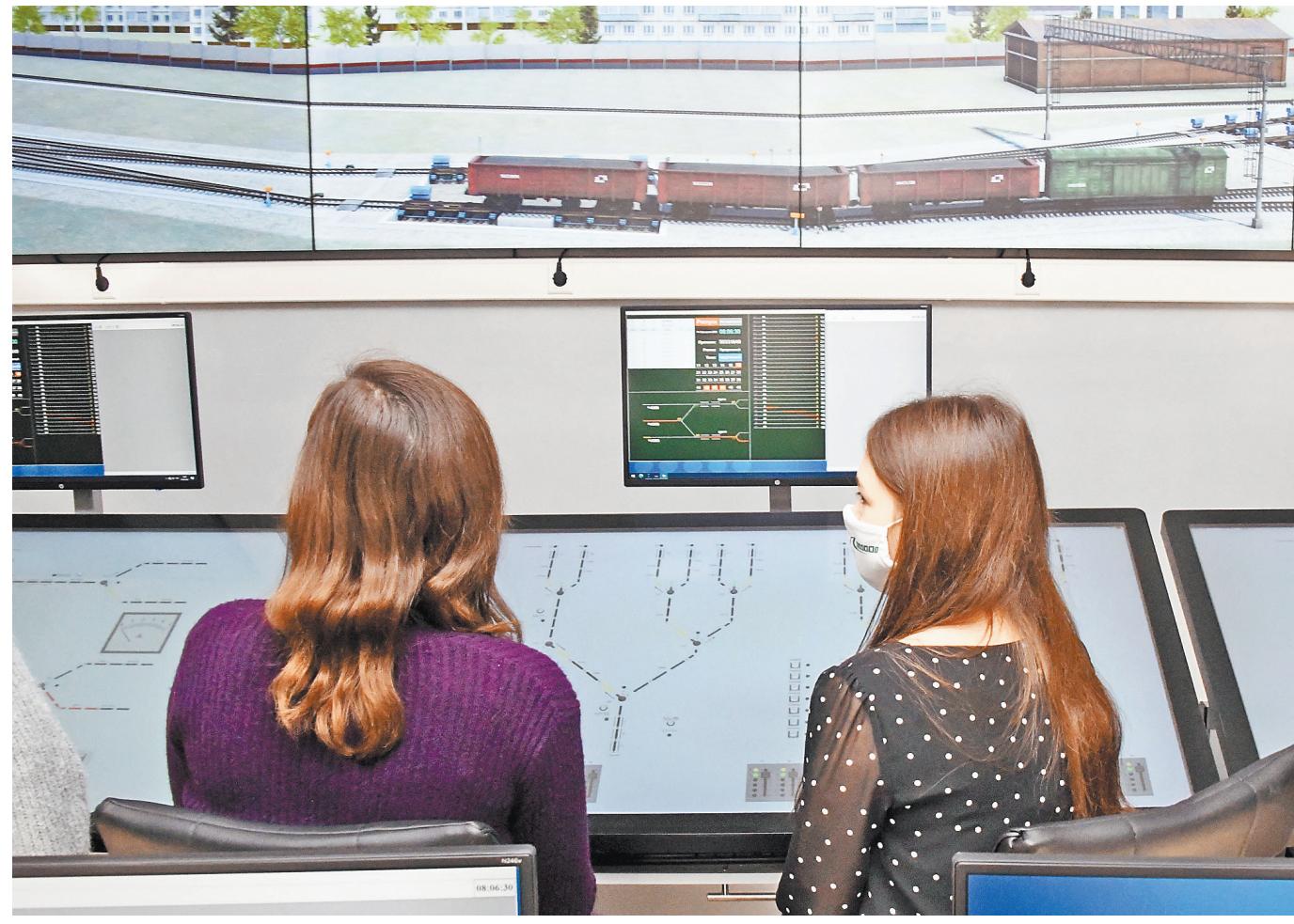
Отдельное направление — внедрение связки больших языковых моделей и классического машинного обучения в работу клиентских подразделений. Модели прогнозируют вероятность покупки и помогают формировать список перспективных клиентов. В то же время большая языковая модель выступает интерфейсом между аналитической системой и менеджером: запросы можно формировать в обычной речевой форме, а система автоматически преобразует их в параметры для запуска моделей.

Сергей Голицын отметил, что для эффективного управления такими решениями предприятия создают «фабрики моделей», в которых объединены ресурсы для разработки, хранения и сопровождения ИИ-инструментов. Репозитарий моделей позволяет переносить наработанные решения, а единая платформа обеспечивает контроль качества и прозрачность эксплуатации.

Такие программные продукты уже скоро получат широкое распространение в транспортно-логистической сфере. В течение пяти лет должны появиться «умные» транспортные хабы, где управление потоками, планирование и контроль безопасности будут вестись в едином цифровом контуре. Мультимодальные модели, на основе которых будут функционировать такие хабы, станут основой для создания цифрового контура национальной транспортной системы. Это позволит России значительно повысить эффективность грузоперевозок и интегрировать внутренние маршруты с международными коридорами.

Цифровая модернизация транспорта уже сегодня повышает прозрачность и управляемость процессов. А с развитием отечественных решений и расширением применения ИИ Россия сможет укрепить технологический суверенитет в одной из ключевых отраслей экономики, обеспечив конкуренспособность на глобальном уровне. ●

Управляют без рук



Задачи по управлению движением транспорта передадутся искусственному интеллекту, а люди будут контролировать его работу.



ГОРОД/ Электросамокаты набирают популярность

С попутным ветром

Евгения Мамонова

Россияне, живущие в крупных городах, все больше привыкают к электросамокатам как к новому виду транспорта. Это подтверждают цифры. Так, с начала сезона и до сентября этого года в столице было совершено 59 миллионов поездок на электросамокатах. Это на 2 миллиона больше, чем за аналогичный период годом ранее. Похожая ситуация растет в других городах.

Главный вызов для отрасли — модернизация компонентной базы и развитие собственных

и количества травмоопасных ситуаций на дорогах. Однако эксперты уверены, что существующее на данный момент положение дел — «проблема роста», которая постепенно сойдет на нет при условии регулирования отрасли и формирования соответствующей культуры езды.

«Постепенно СИМ займет прочное место в системе городского транспорта, — уверен член Общественного совета при Ространснадзоре Михаил Якимов. — Уже сейчас электросамокаты являются своеобразным приложением к традиционно-

му городскому транспорту. По сути, это есть тот элемент, который позволяет сделать беспилотный городской транспортную инфраструктуру, связанную подземным городским домом с новой общественной транспортной или станцией метро».

По данным Московского политеха, с января по сентябрь этого года количество поездок на СИМ сократилось на 44 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (731 случай в этом году против 1309 в прошлом). Положительная динамика стала результатом системной работы по повышению безопасности поездок. В частности, была введена верификация через Mos ID, что позволило блокировать 76 тысяч аккаунтов недобросовестных пользователей. Введен онлайн-контроль за ситуацией на дорогах, который позволяет передавать необходимую информацию операторам СИМ, а те, в свою очередь, могли блокировать доступ в сервисы злостных нарушителей ПДД.

Нормативное регулирование отрасли СИМ действует с марта 2023 года. В частности, были утверждены правила, устанавливающие приоритетность движения на дороге, введены ограничения скорости СИМ. Самые операторы кикшеринговых сервисов также принимают меры, способствующие повышению безопасности как своих пользователей, так и других участников дорожного дви-



Новые технологии не позволяют ездить вдвоем на одном самокате.

РЕГИОНЫ/ Самозанятых таксистов на личных авто ограничат квотами

Допустят не всех

Тарас Фомченков

Для самозанятых владельцев такси в региональных реестрах могут быть введены квоты в размере 25 процентов от общего количества зарегистрированных автомобилей такси на начало года. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму группой депутатов.

С 1 марта 2026 года вступает в силу федеральный закон № 116-ФЗ, согласно которому к использованию в качестве легкового такси допускаются три категории транспортных средств. Это автомобили, набравшие достаточное количество баллов локализации (3200 баллов и более), произведенные в рамках специальных инвестиционных контрактов (СПИК), заключенных или изменившихся в период с 2022 по 2025 год, а также авто, в отношении которых правительство РФ пришло к согласию о допуске к использованию в качестве легкового такси.

В списке разрешенных для такси автомобилей минпромторг указал

22 модели, в том числе от брендов Lada, «Москвич», УАЗ, Sollers и Evolute

Ранее минтранс опубликовал список из 22 моделей автомобилей, которые можно было использовать в качестве такси. В него вошли машины российских брендов и марок: Lada Granta, Iskra, Vesta, Aura, Largus, «Москвич» 3, 3е, 6, 8, а также машины иностранных брендов, которые собираются на территории России.

По данным доклада международного евразийского форума «Такси» (МЕФТ) по итогам 2024 года, самой востребованной маркой в сфере частного извоза в России стала корейская Kia. В топ-3 вошли Lada и еще один корейский бренд — Hyundai. Популярны также автомобили Volkswagen, Skoda, Renault, Toyota, Chery, Haval, Geely, Nissan и Chevrolet.

По закону самозанятые граждане, использующие собственные автомобили, не соответствующие новым требованиям, фактически лишаются возможности заработка в данной сфере.

Таксистов, зарегистрированных в качестве самозанятых, насчитывается около 540 тысяч человек, причем в основном они сосредоточены в малых и средних населенных пунктах. По данным исследования ВЦИОМ, более 50 процентов опрошенных граждан в населенных пунктах с численностью жителей до 950 тысяч человек подрабатывают в такси. При этом, уточняют авторы законопроекта в пояснительной записке к документу, «основная масса данных лиц использует транспортные средства, принадлежащие им на праве собственности».

По экспертизы, подработка в такси приносит дополнительный ежемесячный доход в среднем около 45 тысяч рублей. В Аналитическом центре при Правительстве РФ подсчитали, что объем выпадающих доходов водителей из-за новых ограничений составит 289 миллиардов рублей. Более того, по оценкам НИУ «Высшая школа экономики», такие меры приведут к снижению налоговых поступлений в бюджет в размере 25,4 миллиарда рублей в год.

«В целях обеспечения поэтапного перехода к требованиям локализации законопроект предполагает предусмотреть до 1 января 2033 года ежегодную квоту в размере двадцати пяти процентов от общего количества записей в региональном реестре легковых такси для физических лиц, которые не соответствуют требованиям закона о локализации автомобилей в такси, если транспортное средство принадлежит им на праве собственности в течение как минимум 6 месяцев», — предлагают авторы законопроекта.

Право на введение квот для таксистов в регионах было и раньше, но за 12 лет им воспользовалась только Вологодская область

Минтранс при этом может устанавливать свои квоты, но должен будет информировать о них ежегодно не позднее 20 января, а в отношении 2026 года — не позднее 1 марта 2026 года. Такая инициатива позволит, по данным ВШЭ, сохранить налоговые поступления совокупно в размере до 76,2 миллиарда рублей за три прогнозных года.

Главное условие попадания в квоту для самозанятого таксиста на личном автомобиле — право собственности на машину должно действовать не менее полутора лет. По регламенту Госдумы законопроект все равно не успеет принять до 1 марта 2026 года, так как обычно на прохождение любого закона через все необходимые инстанции уходит около полутора лет, считает руководитель Центра компетенции Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус. В предыдущем законе о такси был такой механизм, напоминает эксперт.

«У субъектов РФ было право вводить квотирование разрешений. И за 12 лет действия предыдущего закона только один субъект, Вологодская область, это квотирование ввело. Тогда из подобной инициативы ничего не получилось. И в итоге положительной практики введения квотирования в части такси не существует», — отметил он.

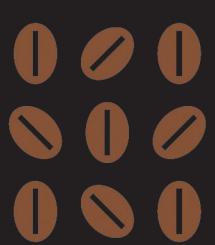
Что касается размера квоты в 25 процентов, то неясна причина появления именно этой цифры. «Вполне возможно, что необходимо было указать какой-то порог для начала обсуждения», — резюмировал эксперт. ●

В ТЕМУ

Платформы онлайн-такси обязаны проверять уровень локализации каждой подключаемой машины. Если автомобиль не соответствует установленным требованиям, его отключают от системы. За нарушения



РОСНЕФТЬ



ЗЕРНО



ЗЕРНО

ДЛЯ ТЕХ, КТО В ПУТИ



РЕКЛАМА



АВТОЗАПРАВОЧНЫЙ
КОМПЛЕКС
НОВОГО ФОРМАТА

