DOI: 10.58168/Forestry2025_613-617
УДК 656.025.4

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Е.В. Мирошников[1], **С.Н. Глаголев**[2], **И.А. Новиков**[3]

[1]к.т.н., вице-президент ПАО «Ростелеком»,
[2]д.э.н., и.о. ректора,
[3]д.т.н., директор транспортно-технологического института,
Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова
г. Белгород, Россия

Аннотация.

В статье анализируется текущее состояние и перспективы развития региональных грузоперевозок в Российской Федерации в контексте Транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Авторы подчеркивают необходимость системной трансформации, направленной на создание современной, цифровой и мультимодальной логистической экосистемы, а не просто наращивание мощностей. Ключевыми направлениями развития являются оптимизация структуры перевозок (снижение доли дальних автоперевозок), развитие инфраструктуры («грузовые деревни», Единая опорная сеть) и всесторонняя цифровизация процессов. Особое внимание уделено специфике различных регионов и необходимости синергии усилий государства, бизнеса и науки для обеспечения равных экономических возможностей по всей стране.

Ключевые слова: грузоперевозки, грузопоток, среднее расстояние перевозки, объем, регион.

STATE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF REGIONAL FREIGHT TRANSPORTATION

E.V. Miroshnikov[1], **S.N. Glagolev**[2], **I.A. Novikov**[3]

[1] PhD, Vice President of Rostelecom PJSC,
[2] Doctor of Economics, Acting Rector,
[3] Doctor of Technical Sciences, Director of the Transport and Technology Institute,
Belgorod State Technological University named after V. G. Shukhov
Belgorod,Russia

Abstract.

The article analyzes the current state and prospects for the development of regional cargo transportation in the Russian Federation in the context of the Transport Strategy until 2030, with a forecast until 2035. The authors emphasize the need for systemic transformation aimed at creating a modern, digital, and multimodal logistics ecosystem, rather than simply increasing capacity. The key areas of development include optimizing the transportation structure (reducing the share of long-distance road transportation), developing infrastructure (cargo villages, Unified Support Network), and comprehensively digitalizing processes. Special attention is paid to the specifics of different regions and the need for synergy between government, business, and science to ensure equal economic opportunities throughout the country.

© Мирошников Е.В., Глаголев С.Н., Новиков И.А.,2025

Keywords: cargo transportation, cargo flow, average transportation distance, volume, region.

Грузоперевозки являются кровеносной системой национальной экономики, определяющей ее конкурентоспособность, устойчивость и темпы роста [1-4]. В условиях глобальной логистической трансформации, вызванной технологическим прогрессом, геополитическими сдвигами и стремлением к устойчивому развитию, эффективность грузоперевозочного процесса приобретает стратегическое значение. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Стратегия) [5] представляет собой всеобъемлющий документ, который не только диагностирует текущее состояние отрасли, но и задает четкие ориентиры для ее будущего развития. Анализ этого документа позволяет сформировать целостную картину вызовов, стоящих перед грузовым транспортом, и перспектив его трансформации.

Рассматривая показатели грузооборота автомобильным видом транспорта за десятилетний период, можно отметить, что за период с 2010 по 2019 год наблюдался устойчивый рост грузооборота – на 12% в целом по отрасли. Однако за этими цифрами скрываются серьезные системные проблемы, которые Стратегия выделяет как ключевые инфраструктурные и технологические вызовы. Одной из главных проблем является перегрузка ключевых транспортных артерий. Порядка 21% федеральных автомобильных дорог функционируют в режиме перегрузки, что создает узкие места и увеличивает логистические издержки. При этом доля скоростных автомагистралей в России составляет менее 0,5% от общей протяженности сети – это в 3–7 раз ниже, чем в развитых странах. Помимо этого, наблюдается дисбаланс в распределении грузопотоков между видами транспорта. Более 30% несырьевых грузов перевозятся автомобильным транспортом на расстояния свыше 1000 км, тогда как оптимальная дальность для автоперевозок, с учетом экономической и экологической эффективности, составляет 500–700 км. Это указывает на недогрузку железнодорожного транспорта на средних и дальних дистанциях и ведет к неоправданному росту издержек и вредных выбросов.

Для решения имеющихся проблем в области перевозки грузов автомобильным видом транспорта в Стратегии определены следующие перспективные направления (рис. 1).



Рис. 1 – Основные направления развития грузовых автомобильных перевозок

Схема, представленная на рис. 1 визуализирует комплексный подход к развитию грузовых перевозок, где автомобильный транспорт играет ключевую, но не изолированную

роль. Его развитие неразрывно связано с другими видами транспорта и общими системными мерами. Согласно схеме (рис. 1), повышение эффективности, скорости и надежности грузоперевозок — это фундаментальная цель, достижение которой зависит от решения всех остальных задач. Для автотранспорта это означает сокращение времени в пути за счет ликвидации «узких мест» на дорогах, строительства обходов крупных городов и развития скоростных магистралей, внедрение цифровых сервисов для отслеживания грузов в реальном времени, прогнозирования заторов и оптимизации маршрутов позволяет планировать доставку с высокой точностью, обновление парка грузовиков, внедрение систем дистанционного мониторинга технического состояния (телематика) для предотвращения поломок в пути.

Развитие грузоперевозок в регионах Российской Федерации, согласно положениям Стратегии, представляет собой сложный, многоаспектный процесс, направленный на устранение существующих инфраструктурных диспропорций, повышение экономической связанности территорий и создание условий для устойчивого роста местных экономик. Этот процесс не предполагает унифицированного подхода, а строится с учетом географического положения, экономической специализации и транспортно-логистического потенциала каждого субъекта Федерации, что требует дифференцированных стратегий и целевых инвестиций.

Центральным элементом региональной политики является фокус на развитие транспортной инфраструктуры в направлении двадцати крупнейших городских агломераций, которые выступают основными генераторами грузопотоков. К 2035 году совокупный прирост объема грузоперевозок в направлении этих агломераций составит 885 миллионов тонн, из которых 500 миллионов тонн приходится на входящие потоки и 385 миллионов тонн — на исходящие. Такой рост обусловлен спецификой экономической деятельности: например, Московская агломерация будет получать значительные объемы строительных материалов, отражая масштабы столичного строительства, тогда как Краснодарская агломерация станет ключевым центром для зерновых и строительных грузов, что указывает на ее двойную роль как аграрного и строительно-динамичного региона. Владивостокская агломерация, в свою очередь, выступит в качестве важнейшего восточного логистического узла, обеспечивая связь с рынками Азиатско-Тихоокеанского региона.

Одним из ключевых инструментов для интеграции регионов в единую национальную и международную логистическую систему является создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров, или «грузовых деревень». Эти хабы, размещаемые в стратегически важных точках, включая все макрорегионы страны, обеспечат бесшовную перегрузку грузов между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также предоставят комплекс услуг, включая таможенное оформление, складирование и консолидацию. Для региональных производителей и малых перевозчиков это означает доступ к глобальным рынкам, снижение логистических издержек и повышение конкурентоспособности их продукции, что особенно актуально для удаленных и труднодоступных территорий, таких как Дальний Восток и Сибирь.

Фундаментальным направлением является оптимизация структуры грузовых потоков между видами транспорта на региональном уровне. Стратегия прямо указывает на необходимость снижения доли автомобильных перевозок на дальние расстояния, превышающие 1000 километров, поскольку для таких маршрутов более экономически и экологически эффективны железнодорожный и внутренний водный транспорт. В регионах автомобильный транспорт должен сосредоточиться на своих компетенциях: обеспечении гибкой и быстрой доставки «от двери до двери» на короткие и средние дистанции, не превышающие 500–700 километров. Для стимулирования этого перераспределения будут использоваться комплексные меры, включая тарифную политику, систему платы за

использование дорог и цифровые платформы, позволяющие грузовладельцам выбирать оптимальный и экономически выгодный маршрут.

Цифровая трансформация выступает в качестве сквозного и трансформационного фактора для всех регионов. Переход на стопроцентный электронный документооборот, включая внедрение государственной системы «Электронные перевозочные документы», кардинально упростит и удешевит логистические процессы для региональных компаний, устранив бумажную волокиту и риски ошибок. Развитие цифровых логистических платформ позволит малым перевозчикам находить грузы, а грузовладельцам – оптимальных исполнителей. Внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в крупных региональных центрах — таких как адаптивные светофоры, системы контроля средней скорости и «умная» уборка дорог — повысит эффективность и безопасность дорожного движения [6, 7]. Особенно перспективным для обширных и малонаселенных регионов является внедрение автономного транспорта, для чего к 2035 году планируется оборудовать более 100 тысяч километров дорог необходимой инфраструктурой.

Развитие грузоперевозок также учитывает отраслевую специализацию регионов. Для сельскохозяйственных территорий приоритетом является создание логистики для зерна и удобрений, включая строительство современных элеваторов и модернизацию подъездных путей к сельхозпредприятиям. Промышленные регионы требуют развития инфраструктуры для тяжеловесных перевозок и создания промышленных логистических парков. В Арктической зоне и на Дальнем Востоке акцент делается на развитие портовой инфраструктуры, обеспечение круглогодичной навигации и внедрение беспилотных воздушных судов для доставки грузов в изолированные поселки, где наземное сообщение отсутствует или затруднено.

Таким образом, развитие грузоперевозок в регионах России — это не просто наращивание мощностей, а системная трансформация, направленная на создание современной, цифровой, мультимодальной и устойчивой логистической экосистемы. Она призвана обеспечить всем регионам равные возможности для экономического роста, интеграции в национальные и глобальные рынки, а также повысить качество жизни населения за счет доступности товаров и услуг. Успех этой трансформации будет зависеть от синергии усилий федеральных и региональных органов власти, бизнес-сообщества и научного сектора, а также от эффективного использования как бюджетных, так и внебюджетных инвестиций.

Список литературы

1. Повышение эффективности функционирования транспортно-логистического комплекса страны / С. Н. Глаголев, С. В. Еремин, А. Н. Новиков, А. Г. Шевцова // Мир транспорта и технологических машин. – 2024. – № 3-2(86). – С. 132-138. – DOI 10.33979/2073-7432-2024-3-2(86)-132-138.

2. Курганов, В. М. Эволюция логистики: обзор концепций и девятиэтапная модель / В. М. Курганов, М. В. Грязнов, А. Н. Дорофеев // Логистика. – 2025. – № 6(223). – С. 44-51.

3. Грязнов, М. В. Совершенствование планирования, организации и управления перевозками автомобильным транспортом / М. В. Грязнов. – Москва : ФГУП НТЦ «Информрегистр», 2024. – 112 с.

4. Новописный, И. А. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения германии и Российской Федерации / И. А. Новописный, А. Г. Шевцова, А. Е. Макагонов // Техника и технологии строительства. – 2015. – № 4(4). – С. 11-17.

5. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства Российской Федерации от 2021 г. - № 50 (ч. IV). Ст. 8613.

6. Новиков, А. Н. Основные принципы расчета программы светофорного регулирования на основе управляемых сетей и потока насыщения / А. Н. Новиков, С. В.

Еремин, А. Г. Шевцова // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. – 2019. – Т. 16, № 6(70). – С. 680-691. – DOI 10.26518/2071-7296-2019-6-680-691.

7. Шевцова, А. Г. Современный подход к управлению светофорным объектом / А. Г. Шевцова, И. А. Новиков, А. Е. Боровской // Информационные технологии и инновации на транспорте : материалы 2-ой Международной научно-практической конференции, Орел, 17–18 мая 2016 года / Под общей редакцией А.Н. Новикова. – Орел: Орловский государственный университет им. И.С. Тургенева, 2016. – С. 366-370.

References

1. Improving the Efficiency of the Country's Transport and Logistics Complex / S. N. Glagolev, S. V. Eremin, A. N. Novikov, A. G. Shevtsova // The World of Transport and Technological Machines. - 2024. - No. 3-2 (86). - Pp. 132-138. - DOI 10.33979/2073-7432-2024-3-2 (86) -132-138.

2. Kurganov, V. M. Evolution of Logistics: A Review of Concepts and a Nine-Stage Model / V. M. Kurganov, M. V. Gryaznov, A. N. Dorofeev // Logistics. - 2025. - No. 6 (223). - Pp. 44-51.

3. Gryaznov, M. V. Improving the planning, organization and management of road transportation / M. V. Gryaznov. - Moscow: FSUE NTC "Informregistr", 2024. - 112 p.

4. Novopisny, I. A. Comparative analysis of road safety programs in Germany and the Russian Federation / I. A. Novopisny, A. G. Shevtsova, A. E. Makagonov // Construction equipment and technologies. - 2015. - No. 4 (4). - P. 11-17.

5. On the transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035: Order of the Government of the Russian Federation dated November 27, 2021 No. 3363-r // Collected Legislation of the Russian Federation dated 2021. - No. 50 (Part IV). Art. 8613.

6. Novikov, A. N. Basic principles of calculating a traffic light control program based on controlled networks and saturation flow / A. N. Novikov, S. V. Eremin, A. G. Shevtsova // Bulletin of the Siberian State Automobile and Highway University. - 2019. - Vol. 16, No. 6 (70). - P. 680-691. - DOI 10.26518/2071-7296-2019-6-680-691.

7. Shevtsova, A. G. Modern approach to traffic light control / A. G. Shevtsova, I. A. Novikov, A. E. Borovskoy // Information technologies and innovations in transport: materials of the 2nd International scientific and practical conference, Orel, May 17–18, 2016 / Under the general editorship of A. N. Novikov. – Orel: Oryol State University named after I. S. Turgenev, 2016. – P. 366–370.