Эссе «Развитие железнодорожных логистических путей в целях совершенствования российского экспорта в страны Азии»

Со второй половины XX века страны Азии начали активное экономическое развитие. В 1978 году Китайская Народная Республика начала проводить рыночные реформы, которые привели Китай к роли «мировой фабрики» уже к середине 1990-х. [1] Для России, обладающей огромным ресурсным потенциалом и протяжённой границей с азиатскими государствами, развитие КНР означало плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество.

После 2022 года, когда традиционные европейские рынки для российского экспорта во многом оказались закрыты, переориентация на Восток превратилась в основное направление внешнеэкономической деятельности России. На начало ноября 2026 года товарооборот России и КНР составляет 242,5 миллиарда долларов США, что на 32,1% больше по сравнению с 2025 годом. [2] Учитывая повышение товарооборота из других стран восточного направления (Индия, ОАЭ, Египет и т.д.), пропускная способность железных дорог России является недостаточной. На рисунке 1 приведены официальные данные ОАО «РЖД» о соотношении пропускной способности железных дорог Восточного направления и грузооборота дальневосточных портов. [5]

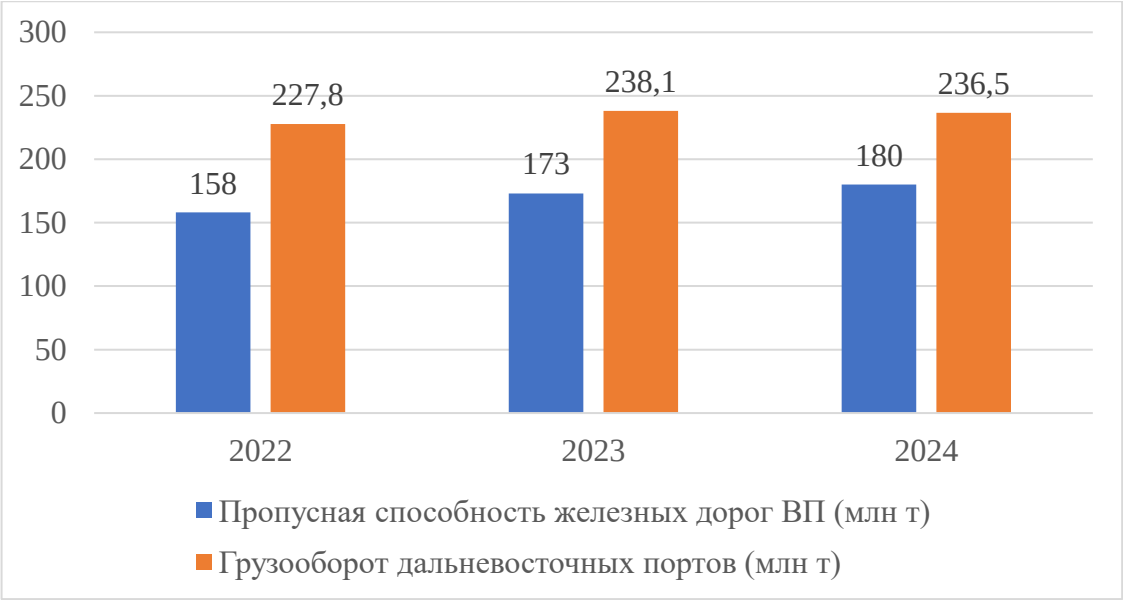


Рисунок 1 – Соотношение пропускной способности железных дорог Восточного направления и грузооборота дальневосточных портов

Из данных на рисунке 1 можно сделать вывод, что дальневосточные порты могут принимать, хранить и отправлять большее количество грузов, однако пропускная способность железных дорог не успевает за подобным ростом. В конце 2023 г. на совещании по развитию Восточного полигона железных дорог Президент Российской Федерации В. В. Путин подчеркнул, что эффективное развитие железнодорожной сети Восточного полигона является приоритетным проектом, реализуемым «в интересах всей страны, всех наших регионов, всей отечественной экономики, а значит, и наших граждан, так как новая инфраструктура означает дополнительные рабочие места, рост доходов семей, широкие перспективы для бизнеса, для обновления облика городов и поселков». [3]

Ограниченная пропускная способность железнодорожных путей вызвана следующими ограничениями:

1. Устаревшие технологии – Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали строились еще в прошлом веке и с тех пор обновлялись только точечно.

2. Ландшафт и климат – горные перевалы ограничивают вес поезда из-за недостаточной мощности локомотивов, а участки с тоннелями и мостами имеют ограничения по габаритам и нагрузке на ось.

3. Однопутные дороги – около 70% путей Байкало-Амурской магистрали составляют однопутные дороги, например Северомуйский тоннель протяженностью 15,3 км. Также подъездные пути к терминалам в портах являются однопутными, что создает очередь из поездов как на погрузку грузов, так и на их отправку. [4]

Помимо ограниченной пропускной способности железнодорожных путей, существует ряд проблем, препятствующих дальнейшему развитию восточного направления. В первую очередь это высокая капиталоёмкость проектов. Строительство вторых путей, тоннелей и мостов в сложных природных условиях Сибири и Дальнего Востока требует сотен миллиардов рублей и многолетних сроков реализации. Также наблюдаются дефицит отдельных видов подвижного состава и контейнеров, а также зависимость от импортных комплектующих.

Таким образом, можно констатировать, что развитие железнодорожных логистических путей в направлении Азии является актуальной задачей, требующей значительных финансовых и временных вложений. Успешность данного проекта требует инвестиций, технологической модернизации и разумной международной политики, однако решение данной проблемы с развитием железнодорожных путей позволит достичь сразу нескольких целей, в том числе диверсификации экспорта и развития восточных регионов.

Список использованных источников

1. BBC news русская служба: Китайское экономическое чудо: объясняем в графиках и цифрах [Электронный ресурс] URL: https://www.bbc.com/russian/features-49885983 (дата обращения 5.11.2026).

2. Агентство «Прайм»: Товарооборот России и Китая за десять месяцев превысил показатели за 2025 год [Электронный ресурс] URL: https://1prime.ru/20261116/morgulov-875237231.html?in=l (дата обращения 5.11.2026).

3. Андрей Белоусов: Одобрен подход к формированию единой опорной транспортной сети России [Электронный ресурс] URL: http://government.ru/news/50768/ (дата обращения 6.11.2026).

4. ООО «Старт»: Восточный полигон РЖД: проблемы пропускной способности и пути решения [Электронный ресурс] URL: https://starttk.ru/blog/poleznoe/vostochnyj-poligon-rzhd-problemy-propusknoj-sposobnosti-i-puti-resheniya/ (дата обращения 6.11.2026).

5. Цифровая платформа инфраструктурных проектов ОАО «РЖД»: Восточный полигон – драйвер развития Сибири [Электронный ресурс] URL: https://rzdprojects.ru/eastern-polygon/longreads/economy/longread-driver-of-siberias-development (дата обращения 5.11.2026).