

УДК 33     DOI: 10.14451/1.242.474

# Корректировка логистических маршрутов России в условиях международной турбулентности

© 2025 **Амурская Марина Александровна**

Заведующий Кафедрой международного бизнеса, кандидат экономических наук. Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва.

E-mail: amurskaiam@mail.ru

© 2025 **Васильева Арина Алексеевна**

Студент Факультета международных экономических отношений. Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва.

E-mail: 245526@edu.fa.ru

**Ключевые слова:** Россия, Китай, Индия, Иран, международный транспортный коридор, маршрут, санкции.

В статье рассматриваются альтернативные логистические коридоры в целях перестройки внешнеэкономической деятельности России в условиях санкций и технологического развития современного Китая. Авторы выделяют три перспективных направления и называют потенциальные выгоды их использования. Особый акцент сделан на мерах, которые необходимо предпринять для ускорения операционных процессов на новых маршрутах.

С момента начала специальной военной операции на Украине недружественные страны во главе с Соединенными Штатами постоянно усиливают политическое давление и ужесточают блокаду экономического развития России. В этих условиях активность и глубина участия России в международных экономических процессах вынужденно сокращены. Изменились статус и роль российской экономики в международной торговле, структура внешнеэкономического сотрудничества России и список основных внешнеторговых партнеров, а также использование международных логистических каналов.

В целях стабилизации экономического разви-

тия в условиях международной турбулентности и построения новой модели международного сотрудничества, назрела необходимость перестройки международных логистических каналов.

После февраля 2022 года российская логистическая отрасль столкнулась с рядом проблем, вызванных санкционным давлением: привычные маршруты доставки грузов перестали работать, появились серьезные задержки в оплате товаров и услуг, ценообразование на логистическом рынке стало непредсказуемым. Логистическая сфера и в настоящее время остается в неустойчивом состоянии, хотя некоторые проблемы уда-

лось решить и в целом ситуация стабилизировалась.

Ведется активная работа по расширению транспортно-логистических коридоров. Правительством определены три ключевых направления развития – Азово-Черноморский, Восточный и Каспийский коридоры, которые будут играть ключевую роль в расширении торгово-экономических связей нашей страны. Рассмотрим основные транспортные логистические коридоры, которые в сложившейся обстановке получили новые импульсы к развитию.

#### 1. Международный транспортный коридор «Север-Юг» (INSTC).

Еще в 2000 году задолго до начала украинского кризиса на Второй Международной Евразийской транспортной конференции Россия, Индия и Иран предложили создать данный коридор, а в 2002 году было подписано соответствующее соглашение. Целью проекта является сокращение транспортных расходов и временных затрат на перевозки из Индии, Ирана и арабских государств Персидского залива в страны Европы с задействованием территории России. Маршрут изображен на рисунке 1.

Использование данного коридора дает возможность сократить транспортные расходы на 30–40% по сравнению с использованием привычного маршрута через Суэцкий канал. Несмотря на то, что с 2002 проект был фактически заморожен, в новых релях он получил вторую жизнь и начал активно развиваться.

#### 2. Экономический коридор «Китай–Монголия–Россия».

План укрепления трансграничных инфраструктурных связей между Россией, Китаем и Монголией обсуждался на протяжении многих лет. Китайская Инициатива «Один пояс, один путь» еще больше ускорила реализацию этого плана несмотря на то, что Россия официально к ней не присоединялась. Экономический коридор Китай–Монголия–Россия направлен на конкурентоспособную интеграцию стран-участниц

в глобальные логистические маршруты и региональное развитие. Он предусматривает, прежде всего, модернизацию систем железнодорожного транспорта и развитию внешней торговли в странах вдоль коридора. Данному коридору, как и МТК «Север-Юг» долгое время в России не уделяли должного внимания. Но по мере усиления геополитической напряженности и усиления санкционного давления на Россию интерес российского правительства к плану развития данного транспортного коридора значительно возрос.

Планируемый маршрут экономического коридора Китай–Монголия–Россия включает три ветки: среднюю, восточную и западную линию. Они представлены на рисунке 2.

Объемы железнодорожных грузоперевозок по данному маршруту в последние годы стабильно растут. Данный железнодорожный коридор повысит объемы общего транзита и экспорта минеральных ресурсов через территорию Монголии, одновременно с этим ослабив транспортное давление на территорию России в восточном регионе и порты Дальнего Востока.

3. «Северный морской путь». Северный морской путь – основной морской транспортный канал в российской Арктике. Он проходит вдоль Северного Ледовитого океана на северном побережье России через Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово моря. Европейские порты, дальневосточные порты и устья сибирских судоходных рек связаны в единую транспортную систему. Маршрут представлен на рисунке 3.

Развитие данного коридора реализуется в рамках «Основ национальной арктической политики Российской Федерации до 2035 года» и «Стратегии развития и обеспечения национальной безопасности Арктического региона Российской Федерации до 2035 года». Активное участие в развитии проекта принимают крупные российские корпорации: «Новатэк», «Газпромнефть», «Роснефть», «Северная Звезда», «Росатом», «Роскосмос», которые развивают сеть терминалов



Рис. 1. МТК «Север-Юг» [4].

(в том числе нефтеналивные и СПГ), транспортно-логистические узлы, стабильную систему связи, метеорологическую систему и др. Планируется, что к 2030 году объем международного

транзита по СМП увеличится до 30 млн тонн в год.

Кратко основные выгоды в рамках развития указанных коридоров представлены в таблице 1.

Таблица 1. Потенциальные выгоды использования новых логистических коридоров России в международной торговле.

МТК	География проекта	Потенциальные выгоды
«Север-Юг»	14 стран, включая Россию, Иран, Индию, Азербайджан и др.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– сокращение транспортных расходов на 40–50%;</li> <li>– возможность перевозить около 25 млн тонн грузов в год (до 70% от общего объема контейнерных перевозок в странах вдоль маршрута);</li> <li>– расширение экспорта российских товаров на новые рынки;</li> <li>– мультимодальность коридора.</li> </ul>
«Северный морской путь»	Северное побережье России	<ul style="list-style-type: none"> <li>– развитие российского ледокольного флота;</li> <li>– отсутствие очередей;</li> <li>– сокращение транспортных расходов на 30–35%;</li> <li>– отсутствие дополнительных платежей за проход судна;</li> <li>– отсутствие пиратов.</li> </ul>

Продолжение на следующей странице

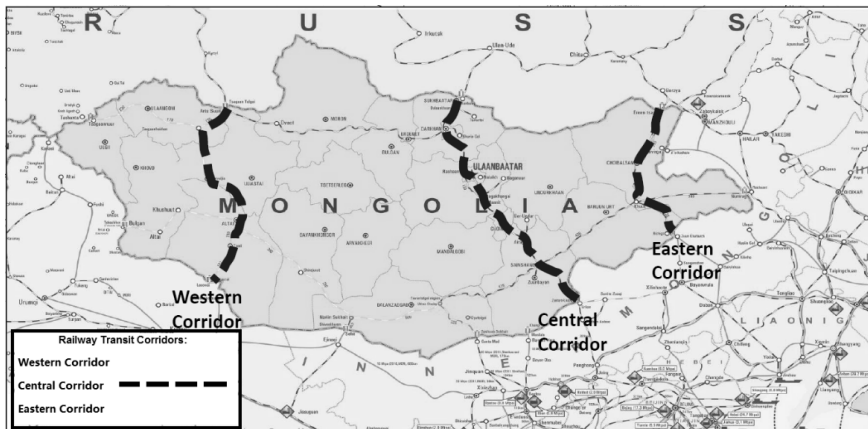


Рис. 2. Линии экономического коридора «Китай–Монголия–Россия» [12].



Рис. 3. Северный морской путь [3].

Таблица 1. Потенциальные выгоды использования новых логистических коридоров России в международной торговле. (Продолжение таблицы)

МТК	География проекта	Потенциальные выгоды
«Китай-Монголия-Россия»	Китай, Монголия, Россия, страны ЕАЭС	<ul style="list-style-type: none"> <li>– модернизация систем железнодорожного транспорта стран-участниц;</li> <li>– развитие внешней торговли в странах вдоль коридора;</li> <li>– ослабление транспортного давления на территорию России в восточном регионе и порты Дальнего Востока.</li> </ul>

Источник: составлено автором.

Несмотря на указанные преимущества развития для российской экономики альтернативных до-санкционным логистических коридоров, стоит выделить комплекс мер, которые обеспечили бы ускорение операционных процессов.

- Проведение маркетинговых исследований и разработка соответствующей политики по перераспределению грузопотоков.
- Разработка единой тарифной политики на МТК и согласование конкурентноспособных тариф-

- ных ставок «от двери до двери».
- Разработка новых схем платежей и взаиморасчетов между странами – участниками МТК, в том числе в национальных валютах.
  - Создание новых механизмов страхования транспортных средств и грузов.
  - Цифровизация документооборота и создание единой платформы регистрации товаросопроводительных документов.
  - Создание службы «одного окна» по сопряжению национальных правовых механизмов таможенного оформления грузов в целях упрощения процедур пересечения государствен-

ных границ.

Таким образом, в сложившейся международной ситуации у России возникает острая необходимость ускорить реконструкцию международных транспортных каналов. Рассмотренные маршруты являются перспективными и каждый из них имеет свои очевидные преимущества. В новых условиях ожидается, что рассмотренные экономические коридоры будут не только способствовать стабилизации экономического развития России, но и максимизировать интересы других стран-участниц.

### Библиографический список

1. Алексахина В. Г., Игнатова О. В. Трансграничная морская торговля: тенденции развития и перспективы // Вопросы региональной экономики. – 2022. – 4 (53). – С. 173–178.
2. Амурская М. А., Куликов А. М. Укрепление российско-китайского торгово-экономического сотрудничества: количественный аспект // Экономические науки. – 2023. – № 219. – С. 20–24.
3. Арктический шлейф: власти хотят повысить качество навигации Севморпути / Известия. – URL: <https://iz.ru/1427147/valerii-voronov/arkticheskii-shleif-vlasti-khotiat-povyisit-kachestvo-navigatcii-sevmorputi> (дата обр. 06.01.2024).
4. Где пройдет международный транспортный коридор «Север-Юг». Инфографика / Аргументы и факты. – URL: [https://aif.ru/politics/world/gde\\_proydet\\_mezhdunarodnyy\\_transportnyy\\_koridor\\_sever\\_yug\\_infografika](https://aif.ru/politics/world/gde_proydet_mezhdunarodnyy_transportnyy_koridor_sever_yug_infografika) (дата обр. 06.01.2024).
5. Герасимова Е. Б., Петров А. М., Путихин Ю. Е. Малое и среднее предпринимательство: зарубежный опыт устойчивого развития // Вопросы экономики и права. – 2023. – № 182. – С. 29–35.
6. Зворыкина Ю. В., Тетерятников К. С. Северный морской путь как инструмент освоения Арктики // Российский экономический журнал. – 2019. – № 4. – С. 21–44.
7. Игнатова О. В., Медынская Е. К. Перспективы российских компаний в глобальных цепочках создания стоимости // Московский экономический журнал. – 2022. – Т. 7, № 5.
8. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Евразийский банк развития. Алматы, Москва – 2022. – URL: [https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB\\_2022\\_Report-2\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf) (дата обр. 06.01.2024).
9. Сигуан Л. Северный морской путь и Северо-Восточно-Азиатский Шелковый путь. (Перевод с кит. 李希光. 北海航线与东北亚丝绸之路. 《东北亚古丝路文明研究》2021, 第1期. 页码: 106-123) // Исследование цивилизации Древнего Шелкового пути в Северо-Восточной Азии. – 2021. – № 1. – С. 106–123.
10. Сюэчи Ч., Синьяо Ч. Достижения и перспективы развития экономического коридора Китай-Монголия-Россия. (Перевод с кит. 张学弛, 赵欣苗. 中蒙俄经济走廊建设成就及发展展望. 《综合运输》2024, 第46(12)期. 页码: 37-41) // Интегрированный транспорт. – 2024. – 46(12). – С. 37–41.
11. Сяюнь Х., Диденко Н. И. Анализ динамики прямых иностранных инвестиций: страны экономического коридора Китай – Монголия – Россия // Экономические науки. – 2022. – 12 (217). – С. 455–462.
12. Федорин В. Н., Мясникова С. В. Экономический коридор «Монголия – Россия – Китай»: перспективы участия России. – URL: <http://edrj.ru/article/13-06-17> (дата обр. 06.01.2024).
13. Федулов И. В. Международный транспортный коридор «север – юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика. – 2023. – 14(3). – С. 81–97.