

УДК 339.9:656

ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ТОРГОВЛИ НА СТРАНЫ БРИКС+

Рехман С.А.

магистрант,

*ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»,
Москва, Россия*

¹

Аннотация

Статья определяет, насколько физическая транспортная инфраструктура России способна обеспечить переориентацию внешней торговли на страны БРИКС+ и Азию. На основе статистики ФТС, Минтранса, РЖД и «Росатома» за 2013–2025 годы сопоставлены темпы роста товарооборота с Азией и динамика провозной и портовой мощности трёх направлений: Восточного полигона, Северного морского пути и коридора «Север – Юг». Показано, что доля Азии в товарообороте выросла до 73,4% в 2025 году, тогда как провозная способность Восточного полигона увеличилась лишь до 180 млн тонн, южный коридор остаётся не достроенным, а морской коридор Владивосток – Ченнаи не вышел на регулярную эксплуатацию. Рассмотрена роль теневого флота как компенсирующего механизма. Вывод: диверсификацию торговли ограничивают темпы инфраструктурных инвестиций, а не политические решения.

Ключевые слова: транспортные коридоры, БРИКС, санкции, Восточный полигон, Северный морской путь, международный транспортный коридор «Север – Юг», логистика, внешняя торговля России.

TRANSFORMATION OF RUSSIA'S TRANSPORT AND LOGISTICS CORRIDORS AMID THE REORIENTATION OF TRADE TOWARDS BRICS+ COUNTRIES

Rekhan S.A.

Master's student,

¹ Научный руководитель — Прогунова Лада Викторовна, к.э.н., доцент, кафедра международного бизнеса, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Москва, Россия. Research supervisor — Progunova Lada Viktorovna, PhD (Economics), Associate Professor, Department of International Business, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia.

*Plekhanov Russian University of Economics,
Moscow, Russia*

Abstract

The article determines the extent to which Russia's physical transport infrastructure supports the reorientation of its foreign trade towards BRICS+ countries and Asia. Based on 2013–2025 statistics from Russia's Federal Customs Service, the Ministry of Transport, Russian Railways and Rosatom, growth in trade turnover with Asia is compared against the capacity of three directions: the Eastern rail polygon, the Northern Sea Route, and the North–South Transport Corridor. Asia's share in trade turnover grew to 73.4% in 2025, while the capacity of the Eastern rail polygon rose only to 180 million tonnes; the southern corridor remains incomplete, and the Vladivostok–Chennai maritime corridor has not reached regular operation. The role of the shadow fleet as a compensating mechanism is examined. The conclusion is that trade diversification is constrained by the pace of infrastructure investment rather than by political decisions.

Keywords: transport corridors, BRICS, sanctions, Eastern rail polygon, Northern Sea Route, North–South Transport Corridor, logistics, Russian foreign trade.

1. Введение

К 2025 году страны Азии обеспечивали 73,4% товарооборота России — против 29% в 2014 году [27]. Экспорт в Азию составил 326, импорт — 185,9 млрд долларов [20]. За десятилетие доля почти удвоилась, а основной рост пришёлся на 2022–2024 годы, когда санкции ограничили торговлю с Европой и Россия искала рынки среди партнёров по БРИКС и стран Глобального Юга.

Исследования переориентации торговли обычно фокусируются на товарной и валютной структуре — юанях, номенклатуре экспорта, параллельном импорте. Способна ли физическая инфраструктура — дороги, порты, переходы, флот — выдержать разворот, освещается меньше, хотя именно она задаёт предел скорости и стоимости диверсификации. Коридор объявляют приоритетным за день; порт или дорогу быстрее чем за несколько лет не построишь.

Статья рассматривает три направления переориентации — восточное (железная дорога и погранпереходы с Китаем, Севморпуть), южное (МТК «Север – Юг» через Каспий и Иран к Индии и Персидскому заливу) и морское (прямые линии с Индией) — и сопоставляет темпы роста грузопотока с фактической провозной и портовой способностью, чтобы показать, где

переориентация уже упирается в инфраструктурный потолок, а где резерв ещё есть.

2. Восточный вектор: железная дорога и погранпереходы с Китаем

Основная часть экспорта на восток идёт по Восточному полигону — системе Транссиба и БАМа, рассматриваемой в литературе и как инструмент интеграции Дальнего Востока [1]. Провозная способность выросла с 98 млн тонн в 2013 году до 180 млн тонн в 2024-м — план второго этапа выполнен в срок [4] — и должна дойти до 210 млн к 2030-му и 270 млн к 2032-му [2]; для угля прогнозируется рост до 121,7 млн тонн к 2025-му и 178,7 млн к 2030-му [13] (таблица 1).

Даже нынешние 180 млн тонн не покрывают спрос: вагоны на востоке простаивают в очередях, а приоритетный вывоз угля показывает, что остальные грузы конкурируют за ту же ограниченную способность. Структура грузопотока: 42,2% — дальневосточные порты, 28% — переходы с Китаем, 6,5% — Наушки [18]. Именно это несоответствие между растущими перевозками и способностью участков отраслевая аналитика называет главным тормозящим фактором [18].

Проблема заметна и на уровне отдельных переходов: даже после модернизации Пограничный – Суйфэньхэ пропускает лишь 32 состава в сутки при способности около 10 млн тонн в год [14]. Для сравнения: Россия и Китай — это около 33% всей внешней торговли страны и свыше 40% импорта [27], то есть нагрузка на такие переходы кратно превышает их проектный расчёт. В 2026 году Китай предложил расширить приграничную инфраструктуру — новые мосты, большая пропускная способность переходов и переход к беспилотным грузоперевозкам как способ снять часть нагрузки без капитального строительства [10].

Северный морской путь — второй восточный маршрут, используемый прежде всего для экспорта в Китай. Грузопоток вырос почти в девять раз с 2014 года, но факт отстаёт от плана: в 2024-м план был 80 млн тонн, факт — 37,9 млн, в 2025-м — 37,04 млн [21; 6] (таблица 1). Быстрее растёт транзитный контейнерный сегмент: контейнеры из Китая в западные порты через СМП в 2025 году достигли около 400 тыс. тонн, почти вдвое больше, чем годом ранее [3], а весь грузооборот России и Китая по СМП — 5,4 млн тонн [3], менее 15% общего потока. Севморпуть остаётся каналом вывоза российского сырья, а не альтернативой Суэцкому каналу — вопреки заявлениям об обратном.

3. Южный вектор: коридор «Север – Юг»

Восточное направление ограничено провозной способностью, южное — незавершённостью строительства. МТК «Север – Юг» связывает Россию через Каспий и Иран с Индией и Персидским заливом по трём маршрутам — транскаспийскому, западному и восточному. Идея коридора как фактора укрепления внешнеэкономических позиций России обсуждается с конца 1990-х [5], а более ранняя литература указывала на нерешённые организационные, нормативно-правовые и тарифные проблемы помимо инфраструктурных [16]. Его узкое место — недостроенный 162–170-километровый участок Решт – Астара в Иране — остаётся нерешённым уже более двадцати лет.

Соглашение о финансировании участка Россия и Иран подписали в мае 2023 года: Москва дала кредит в 1,3 из 1,6 млрд евро [7]. Старт, обещанный на 2024 год, перенесён на 2025-й, с реализацией за три года [8]. По проекту грузопоток составит от 15 млн тонн в год, а доставка контейнеров из Петербурга в Мумбаи сократится с 30–45 суток до 10 [9]. Пока основную нагрузку несёт более дорогой транскаспийский маршрут — 11 тыс. км при способности около 10 млн тонн и 200 тыс. контейнеров в год [11].

Рост всё же есть — за счёт интенсивной эксплуатации, а не нового строительства. Порты Оля, Астрахань и Махачкала обработали в 2023 году 7,8 млн тонн — на 29% больше [11]. Через северо-западные порты с сентября 2024 по апрель 2025 года отгрузили свыше 650 тыс. тонн казахстанского зерна [24], а прогноз ЕАБР — рост потока до 325–662 тыс. TEU к 2030 году [11]: разброс вдвое — сама по себе мера неопределённости. Схожий вывод и в новейшей литературе: спустя два десятилетия организационные проблемы мешают коридору работать в полном объёме [25].

4. Морской коридор с Индией: заявленные амбиции и портовые ограничения

Отдельный элемент разворота — морской коридор Владивосток – Ченнаи (5600 морских миль), запущенный в мае 2024 года на ВЭФ [12]: цель — сократить доставку с 40 до 24 суток [9] и довести товарооборот с Индией до 100 млрд долларов [12]. По коридору пошли первые грузы — нефть, продовольствие, металл, текстиль [12].

Но регулярного сервиса так и не сложилось: причиной называют нехватку перевалочной мощности дальневосточных портов и риски задержания судов с российским сырьём, практически отсутствовавшие до 2019 года [15; 19; 17]. Это типичное расхождение между анонсом и практикой: переориентация на БРИКС+ опережает готовность портовой инфраструктуры её обслуживать.

5. Теневой флот как компенсирующий институт

Санкции на страхование и судовладение затронули состав флота: доля «теневого» флота в перевозке российской нефти выросла с 47% до 62% к октябрю 2025-го [26]. Флот, обслуживающий Россию, Иран и Венесуэлу, по оценке Allianz, приближается к 17% мирового танкерного парка [23]; в санкционные списки ЕС и Британии попало свыше 550 судов из оцениваемых 600–1500 [23].

Флот компенсирует потерю доступа к страховым и перестраховочным услугам западных P&I-клубов, без которых судно не может законно работать в большинстве юрисдикций [23]. Часть танкеров, по проверкам эстонских властей 2024 года, застрахована подсанкционными российскими компаниями либо страховщиками из третьих стран, включая Камерун и Киргизию [22]. Разворот на Азию и Глобальный Юг сопровождается не только новой инфраструктурой, но и теневыми институтами страхования — с издержками, закладываемыми в цену экспорта.

6. Обсуждение: где проходит инфраструктурный потолок

У трёх направлений разная природа ограничений. На востоке — количественное: способность растёт медленнее грузовой базы, и план с фактом расходятся уже несколько лет. На юге — временное: коридор физически не достроен, а запуск ключевого звена откладывается второй раз подряд, несмотря на подписанное и профинансированное соглашение. С Индией — институционально-портовое: коридор формально открыт, но не работает из-за нехватки перевалочных мощностей.

Само понятие «переориентация торговли» здесь неоднозначно: статистика ФТС фиксирует рост доли Азии почти автоматически, по факту контрактов, но реальную способность нарастить объём поставок определяет инфраструктура, а не структура контрактов. Пока провозная способность отстаёт от спроса, а южный коридор не завершён, часть эффекта реализуется через удорожание перевозки — длинные маршруты, дорогой фрахт теневого флота, очереди на переходах, — а не через снижение издержек, которое и было исходным обоснованием разворота.

7. Заключение

Данные ФТС, Минтранса и РЖД дают три вывода.

Во-первых, инфраструктура расширяется медленнее, чем растёт доля Азии и БРИКС+ в торговле: способность Восточного полигона выросла почти вдвое с 2013 года, но спрос всё ещё не покрывает, а грузопоток по СМП устойчиво отстаёт от плана.

Во-вторых, южный вектор — коридор «Север – Юг» — готов лишь частично: участок Решт – Астара недостроен спустя более двадцати лет обсуждений, а сроки строительства перенесены второй раз уже после подписания и финансирования соглашения.

В-третьих, там, где инфраструктура не поспевает за анонсами (Владивосток – Ченнаи) или санкции блокируют доступ к страхованию и судовладению, возникают более дорогие и рискованные заменители: серый и теневой флот, страхование через третьи юрисдикции, перегруженные переходы.

Практический вывод: рост товарооборота России со странами БРИКС+ ограничен не столько политической волей или спросом партнёров, сколько темпами инвестиций в узкие места — провозную способность Восточного полигона, порты Дальнего Востока, завершение южного коридора через Иран. Иначе рост доли Азии будет сопровождаться ростом скрытых логистических издержек, невидимых в отчётности, но влияющих на конкурентоспособность экспорта.

Таблица 1 – Плановые и фактические показатели провозной способности ключевых коридоров России

Коридор	Показатель	Значение, млн т/год
Восточный полигон (Транссиб + БАМ)	провозная способность, 2013 факт	98
	провозная способность, 2024 факт	180
	план на 2030 год	210
	план на 2032 год	270
Северный морской путь	план на 2024 год	80
	2024 факт	37,9
	2025 факт	37,04
МТК «Север – Юг», транскаспийский маршрут	действующая пропускная способность	≈10
Участок Решт – Астара (после завершения)	проектная провозная способность	≥15

Источники: [2; 4; 7; 9; 21].

Библиографический список

1. Баженов Ю. Восточный полигон РЖД как пример региональной интеграции на Дальнем Востоке / Ю. Баженов, А. Денежкин // Постсоветский материк. – 2019. – № 1 (21). – С. 53–64.
2. БАМ и Транссиб получают новые мощности для роста грузопотока на Восток // ТКС.ру. – 2026. – URL: <https://tks.ru/logistics/2026/08/23/0002/> (дата обращения: 14.09.2026).
3. Более 30 китайских судов пройдут по Северному морскому пути в 2026 году // ТКС.ру. – 2026. – URL: <https://tks.ru/logistics/2026/08/08/0003/> (дата обращения: 14.09.2026).

4. Восточный полигон: модернизация БАМа и Транссиба // Национальный проектный офис инфраструктурного строительства. – 2025. – URL: <https://npsgk.ru/projects/vostochnyy-poligon-modernizatsiya-bama-i-transsiba/> (дата обращения: 14.09.2026).
5. Володин А. Г. Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России / А. Г. Володин, М. А. Володина // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – Т. 12, № 6. – С. 29–42.
6. Задера С. В 2025 году по Северному морскому пути перевезли свыше 37 миллионов тонн грузов: как меняется маршрут / С. Задера, С. Тихонов // Российская газета. – 2026. – URL: <https://rg.ru/2026/01/19/led-tronulsia.html> (дата обращения: 14.09.2026).
7. Иран встаёт с колёс. Россия за свои деньги достроит дорогу к Персидскому заливу // Коммерсантъ. – 2023. – URL: <https://kommersant.ru/doc/5987808> (дата обращения: 14.09.2026).
8. К строительству железной дороги «Решт-Астара», которая соединит Иран и Азербайджан, приступят в 2025 году // Trans.ru. – 2024. – URL: <https://trans.ru/news/k-stroitelstvu-zheleznoi-dorogi-resht-astara-kotoraya-soedinit-iran-i-azerbaidzhan-pristupyat-v-2025-godu> (дата обращения: 14.09.2026).
9. Как устроены морские перевозки грузов из Индии // Sber CIB India. – URL: <https://sber.bank.in/ru/media/publications/kak-ustroeni-morskie-perevozki-gruzov-iz-indii> (дата обращения: 14.09.2026).
10. Китай предложил России новые проекты приграничной транспортной инфраструктуры // ТКС.ру. – 2026. – URL: <https://tk.ru/logistics/2026/09/07/0004/kitaj-predlozhil-rossii-novyye-proektyi-prigranichnoj-transportnoj-infrastrukturyi/> (дата обращения: 14.09.2026).
11. Международные транспортные коридоры 2025 // STT Logistics. – URL: <https://sttlogistics.ru/information/omp/mezhdunarodnye-transportnye-koridory/> (дата обращения: 14.09.2026).
12. Новый восточный морской коридор Ченнаи (Индия) – Владивосток (Россия) введён в строй // Vostok.Today. – 2024. – URL: <https://vostok.today/52100-novyj-vostochnyj-morskoj-koridor-chennai-vladivostok-vveden-v-stroj.html> (дата обращения: 14.09.2026).
13. Перевозки угля по Восточному полигону // Российские железные дороги. – 2023. – URL: <https://rlw.gov.ru/press/document/21689> (дата обращения: 14.09.2026).
14. Погранпереходы с Китаем: большой досмотр // Логирус. – URL: https://logirus.ru/articles/analythics/pogranperekhody_s_kitaem-_bolshoy_dosmotr.html (дата обращения: 14.09.2026).
15. Проект морского сообщения Владивосток – Ченнаи // Коммерсантъ. – 2026. – URL: <https://kommersant.ru/doc/8737707> (дата обращения: 14.09.2026).
16. Прокофьев М. Н. Перспективы транспортного коридора «Север–Юг» / М. Н. Прокофьев, М. М. Тохиров // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17, № 5. – С. 200–213. – URL: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-5-200-213>
17. Прямой коридор от Владивостока до Ченнаи // PrimaMedia. – 2026. – URL: <https://primamedia.ru/news/2527880/> (дата обращения: 14.09.2026).
18. Россия и Китай ускорят прохождение грузовых поездов через границу и внедрят цифровые накладные // EastRussia. – URL: <https://eastrussia.ru/news/rossiya-i-kitay-uskoryat-prokhozhdenie-gruzovykh-poezdov-cherez-granitsu-i-vnedryat-tsifrovye-naklad/> (дата обращения: 14.09.2026).

19. РФ не смогла запустить морской коридор Владивосток – Ченнаи // ТСН. – 2026. – URL: <https://tsn.ua/ru/svit/ambitsioznyy-proekt-moskvy-i-indii-provalilsya-iz-za-otstalosti-rossiyskoy-infrastruktury-3111053.html> (дата обращения: 14.09.2026).
20. Сальдо торгового баланса РФ в 2025 году снизилось на 8,2%, до \$139,3 млрд // Интерфакс. – 2026. – URL: <https://interfax.ru/business/1071946> (дата обращения: 14.09.2026).
21. Северный морской путь в 2025 году // Titan Ship. – URL: <https://titan-ship.ru/articles/severnyj-morskoj-put-v-2025-godu> (дата обращения: 14.09.2026).
22. Танкеры теневого флота РФ страхуются подсанкционными российскими компаниями, а также фирмами из Камеруна и Кыргызстана — Bloomberg // Настоящее время. – 2024. – URL: <https://currenttime.tv/a/strahovka-tenevoy-flot-rossii/33167818.html> (дата обращения: 14.09.2026).
23. Теневой флот РФ — СБУ и НАТО начали охоту // ZN.ua. – 2026. – URL: <https://zn.ua/amp/war/falshivye-flahi-podstavnye-reestry-i-limpet-miny-anatomija-borby-s-tenevym-flotom-rf.html> (дата обращения: 14.09.2026).
24. Транспортная артерия Евразии – коридор Север – Юг // РЖД-Партнер. – 2025. – URL: <https://rzd-partner.ru/logistics/comments/transportnaya-arteriya-evrazii-koridor-sever-yug/> (дата обращения: 14.09.2026).
25. Федулов И. В. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы / И. В. Федулов // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. – 2023. – № 3. – С. 81–97. – URL: <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-081-097>
26. Фрахтенштейн. Как российский «теневой флот» научился жить под санкциями // Новая газета. – 2025. – URL: <https://novayagazeta.ru/articles/2025/12/29/frakhtenshtein> (дата обращения: 14.09.2026).
27. ФТС: доля Азиатских стран во внешней торговле РФ достигла 66% в 2024 году // Тек. fm.