

УДК 339

***ВЕДУЩИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ:
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ИХ ВКЛАД ВО ВНЕШНЕТОРГОВУЮ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ***

Самвелян К.С.¹

студентка

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

г. Калуга, Россия

Стёпин Т.А.,

студент

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

г. Калуга, Россия

Аннотация. В условиях глобализации и быстрого развития международной торговли транспортные коридоры становятся важнейшими компонентами мировой экономики. Они играют ключевую роль в обеспечении эффективной доставки товаров и услуг между различными странами, что способствует интеграции национальных экономик и расширению рынков сбыта. В последние годы наблюдается растущий интерес к созданию и модернизации этих коридоров, что связано с увеличением объемов грузоперевозок, изменениями в логистических схемах и необходимостью оптимизации транспортной инфраструктуры. В статье подчеркивается стратегическая важность транспортных коридоров в транспортной политике России и их значимость для экономического взаимодействия между государствами.

Ключевые слова: транспортные коридоры, логистические центры, грузы, транспортные маршруты, терминалы.

¹ *Научный руководитель - Петрушина О.М., к.э.н., доцент, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского, г. Калуга, Россия*

Supervisor - O.M. Petrushina, PhD in Economics, Associate Professor, Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky, Kaluga, Russia

LEADING INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS: CURRENT STATE AND THEIR CONTRIBUTION TO FOREIGN TRADE ACTIVITIES

Samvelyan K.S.

student

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Stepin T.A.,

student

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Abstract: In the context of globalization and the rapid development of international trade, transport corridors are becoming vital components of the global economy. They play a key role in ensuring the efficient delivery of goods and services between countries, facilitating the integration of national economies and the expansion of sales markets. In recent years, there has been growing interest in the creation and modernization of these corridors, driven by increasing freight volumes, changes in logistics patterns, and the need to optimize transport infrastructure. This article highlights the strategic importance of transport corridors in Russia's transport policy and their significance for economic interaction between countries.

Keywords: transport corridors, logistics centers, cargo, transport routes, terminals.

Международные транспортные коридоры занимают ключевую позицию в современной глобальной логистической системе, так как они обеспечивают эффективный и быстрый трансфер товаров между различными странами и континентами. Эти коридоры не только способствуют развитию внешнеэкономических связей, но и играют важную роль в интеграции стран в мировую экономику. Для России, обладающей огромными территориями и

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

стратегически выгодным географическим положением, активное участие в международных транспортных коридорах становится особенно актуальным. Это необходимо для повышения конкурентоспособности российской продукции на зарубежных рынках и укрепления экономических позиций страны в международной торговле. [1,2]

Одним из наиболее известных и значимых международных транспортных коридоров является МТК «Север – Юг». Этот коридор представляет собой важное связующее звено между Северной Европой и Южной Азией, проходя через территорию России, Каспийское море и Иран. Он предоставляет альтернативный маршрут для грузоперевозок, что позволяет значительно сократить как время доставки, так и расстояние по сравнению с традиционными морскими маршрутами, которые проходят через Суэцкий канал. Использование коридора «Север – Юг» позволяет не только ускорить процесс доставки товаров, но и снизить затраты на транспортировку, что делает его привлекательным для многих стран и компаний. [5] В результате, данный коридор становится не только важным экономическим инструментом, но и стратегическим активом, который способствует развитию торговых отношений между различными регионами и странами.

Таблица 1 – Динамика объемов грузоперевозок по МТК «Север - Юг» в 2023 – 2025 гг., млн. тонн в год [7]

Показатели	2023г.	2024г.	2025г.	2025 в % к	
				2023г.	2024г.
Общий объем перевозок	22,6	38,4	21,5	95,1	56,0
Объем перевезенных грузов через железнодорожные пути	11,6	19,7	9,9	85,3	50,3
Морские перевозки на Каспийском море	7,8	10,1	8,6	110,3	85,1
Объем перевезенных грузов автомобильным автотранспортом	3,2	8,6	3,0	93,8	34,9

Анализ динамики грузоперевозок по МТК «Север-Юг» за период с 2023 по 2025 годы позволяет сделать вывод о наличии циклического

характера развития данного маршрута. Мы наблюдаем резкие изменения в фазах роста и спада, а также значительные структурные сдвиги в распределении объемов грузоперевозок между различными видами транспорта. В частности, общий объем грузоперевозок в 2024 году достиг 38,4 миллиона тонн, что на 69,9% больше, чем в 2023 году, когда этот показатель составил 22,6 миллиона тонн. Однако в 2025 году наблюдается резкое снижение объемов перевозок до 21,5 миллиона тонн, что составляет 44% по сравнению с 2024 годом и на 4,9% ниже уровня 2023 года. Это указывает на то, что весь прирост, достигнутый в 2024 году, был полностью нивелирован, и коридор вернулся к показателям, которые были актуальны два года назад.

Такое поведение динамики грузоперевозок свидетельствует о том, что всплеск активности в 2024 году был вызван конъюнктурными факторами, не подкрепленными устойчивым развитием инфраструктурных мощностей. Объем грузов, перевезенных железнодорожным транспортом, увеличился с 11,6 миллиона тонн в 2023 году до 19,7 миллиона тонн в 2024 году, что соответствует росту на 69,8%. Однако в 2025 году наблюдается резкое падение этого показателя до 9,9 миллиона тонн, что составляет 49,7% по сравнению с 2024 годом и 14,7% по сравнению с 2023 годом. Это самое глубокое падение среди всех видов транспортировки грузов.

Причины такого резкого снижения объемов железнодорожных грузоперевозок можно объяснить несколькими факторами. Во-первых, ключевую роль в этом процессе сыграла ограниченная пропускная способность инфраструктуры. Пограничные переходы, такие как Верхний Ларс и Астара, а также подходы к каспийским портам работали на пределе своих возможностей, что привело к накоплению задержек. В результате часть грузов была перенаправлена на автотранспорт в 2024 году, а в 2025 году некоторые перевозки были вовсе отменены. Во-вторых, отсутствие синхронизации расписаний между железными дорогами России, Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Азербайджана и Ирана также создает дополнительные проблемы. Разная ширина колеи, например, в Иране она составляет 1435 мм, требует перегрузки грузов, что создает дополнительные «узкие места» и усложняет процесс доставки. В-третьих, снижение экспортной базы в 2025 году, в частности сокращение отгрузок таких товаров, как зерно и металлы, также оказало негативное влияние на востребованность железнодорожных маршрутов.

С другой стороны, каспийские перевозки показали положительную динамику, увеличившись с 7,8 миллиона тонн в 2023 году до 10,1 миллиона тонн в 2024 году, что соответствует росту на 29,5%. Однако в 2025 году объем перевозок по этому направлению снизился до 8,6 миллиона тонн, что составляет 14,9% по сравнению с 2024 годом. Тем не менее, этот показатель все еще на 10,3% выше уровня 2023 года, что делает каспийские перевозки единственным сегментом, который смог зафиксировать положительную динамику за два года. Объяснение этому росту можно найти в нескольких факторах. В первую очередь, ввод в эксплуатацию после реконструкции портов Оля и Махачкала в 2023 и 2024 годах значительно увеличил их мощности, что позволило улучшить обработку грузов. Во-вторых, морской транспорт оказался менее подвержен «бутылочным горлышкам» на сухопутных пограничных переходах, что способствовало более стабильной работе данного сегмента. Однако падение объемов перевозок в 2025 году также связано с сезонными колебаниями уровня воды в Каспии, что в свою очередь влияло на возможности навигации и доступность портов.

Таким образом, анализ динамики грузоперевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг» за указанный период показывает, что данный маршрут подвержен значительным колебаниям, которые обусловлены как внутренними, так и внешними факторами.

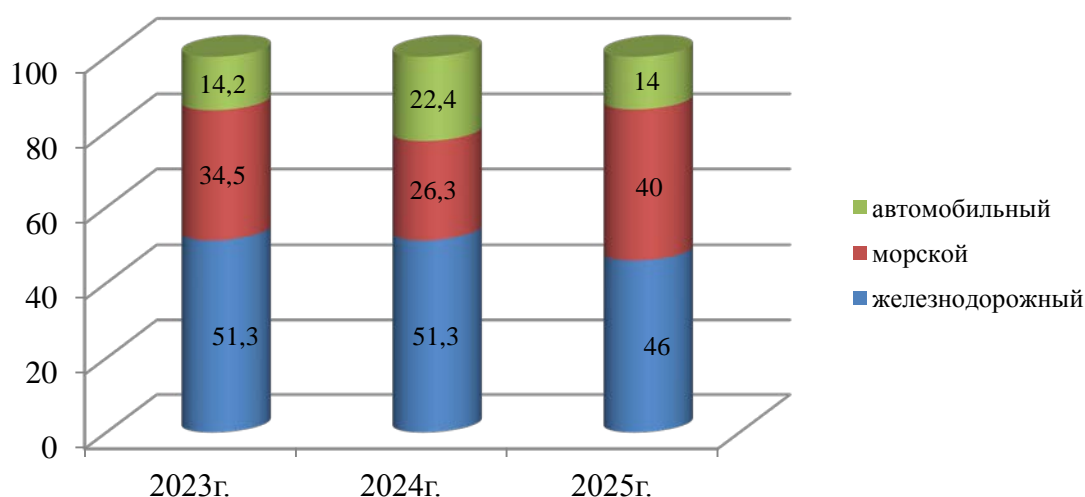


Рисунок 1 – Структура перевозок по МТК «Север - Юг» в 2023-2025гг., %

Необходимость в развитии инфраструктуры, синхронизации расписаний и преодолении ограничений, связанных с различиями в ширине колеи, остается актуальной задачей для обеспечения стабильности и роста объемов грузоперевозок в будущем. Также важно учитывать влияние сезонных факторов и внешних экономических условий на спрос на перевозки, что требует гибкости в подходах к организации транспортных потоков и адаптации к изменяющимся условиям рынка. [3]

Международный транспортный коридор «Восток – Запад» в последние годы привлекает к себе особое внимание, так как в условиях глобализации и изменения торговых маршрутов он становится важнейшим элементом логистической цепи, обеспечивающей связь между различными регионами. Увеличение объемов грузоперевозок открывает новые горизонты для развития экономики отдельных регионов, однако существующая инфраструктура зачастую оказывается не готова к таким значительным нагрузкам. В связи с этим становится очевидным, что необходимо обновление транспортных коридоров, включая дороги, железные дороги и порты, которые должны отвечать современным требованиям.

В последнее время наблюдается заметное увеличение грузооборота по МТК «Восток – Запад», что связано с изменением направлений внешнеэкономической деятельности России, которая все активнее ориентируется на восточные и южные страны. Однако, несмотря на положительные тенденции, существует ряд ограничений, связанных с состоянием инфраструктуры, а необходимость её модернизации остается актуальной задачей.

Введение санкций против России оказало значительное влияние на работу международных транспортных компаний. Новые ограничения, введенные 10 января 2025 года, привели к дефициту танкеров для транспортировки российской нефти, что, в свою очередь, вызвало резкое увеличение фрахтовых ставок. Например, стоимость перевозки нефти из порта Козьмино в Китай возросла с примерно 1,5 миллиона долларов до 6,5–7,5 миллиона долларов. Ставки на перевозку нефти в Индию также значительно увеличились, что свидетельствует о том, что текущие условия на рынке требуют быстрого реагирования и адаптации со стороны транспортных компаний и логистических операторов.

Таким образом, развитие и модернизация МТК «Восток – Запад» являются ключевыми факторами, которые могут обеспечить не только стабильность и эффективность функционирования транспортной системы, но и способствовать укреплению экономических связей между Россией и её партнерами в Азии. Важно отметить, что для достижения этих целей необходима слаженная работа всех участников процесса, включая государственные структуры, частные компании и иностранных инвесторов, что позволит создать современную и высокоэффективную транспортную инфраструктуру, способную справляться с вызовами времени.

Для наглядности ниже приведена сравнительная диаграмма транспортировок нефти в Китай и Индию до и после санкций (рисунок 2).

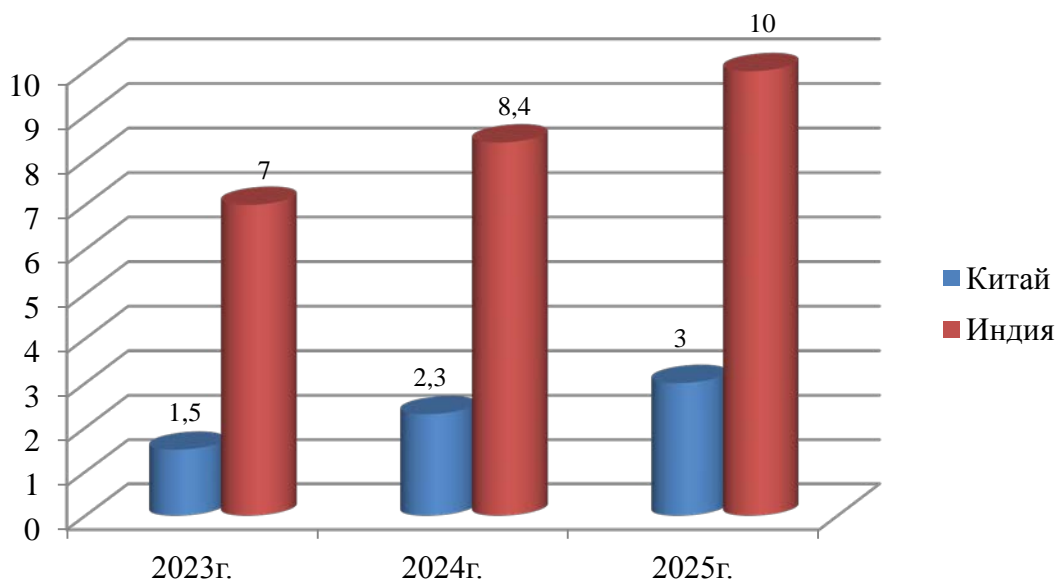


Рисунок 2 – Динамика стоимости транспортировки нефти до и после санкций в 2023 – 2025 гг., млн. долл. США[8]

На вертикальной оси указана стоимость транспортировок. С 2023-2025 гг. цена значительно выросла. Этот скачок показывает значимость влияния санкций на международную торговлю. Эти изменения привели к серьезным логистическим проблемам для экспортеров и значительно повысили стоимость экспортируемой нефти. В ответ на резкий рост фрахтовых ставок российские экспортеры начали искать альтернативные маршруты и методы доставки нефти. Переход на менее традиционные порты для отгрузки потребовал увеличения логистических цепочек и времени, хотя экспорт через порты Коре́йской Народно́й респуб́лики (КНР), Джибути и другие стал более распространенным, не смог компенсировать прежние объемы. Также возникли трудности с обеспечением танкеров, так как многие судовладельцы отказались работать с российскими грузами из-за опасений перед санкциями, что привело к нехватке судов на рынке и увеличению цен на фрахт. Чтобы минимизировать влияние новых экономических условий, российское правительство и крупные нефтяные компании начали искать способы компенсации, такие как субсидирование перевозок. Новая реальность в

международной торговле требует от экспортеров гибкости и быстроты в принятии решений для сохранения конкурентоспособности на глобальном рынке. [6]

Вклад двух ключевых транспортных артерий России в развитие ВЭД в 2023–2025 гг. был определяющим. Они стали материальной основой для «разворота на Восток и Юг», обеспечив переориентацию товарных потоков на фоне санкционного давления и кардинальной перестройки глобальной логистики.

После 2022 года транспортная система России оказалась перед необходимостью экстренной адаптации. Прежние маршруты через Европу стали недоступны: страна потеряла 85% международных авиамаршрутов, а также прямое железнодорожное и автомобильное сообщение со странами ЕС.[4] Ответом стала масштабная переориентация грузопотоков на Восток и Юг. Уже к 2024 году более половины внешнеторгового импорта России стало приходиться из Китая, а параллельный импорт для обхода санкций достиг объема, превышающего \$70 млрд. МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг» стали ключевыми «артериями», по которым пошли эти трансформирующиеся потоки.

В рассматриваемый период МТК «Восток-Запад» функционировал как главная, но перегруженная артерия для торговли со странами АТР, и прежде всего с Китаем. Главный канал для рекордного роста с Китаем: Доля железнодорожных перевозок из Китая в Россию в экспорте выросла с 32% в 2021 году до 48% в 2024 году (по некоторым данным — до 60% уже в 2025 г.). Этот рост, а также увеличение экспорта угля в Китай и Индию (+12% в 2024 г.), стали главными драйверами для перевозок по Транссибу и БАМу. Только по железной дороге в восточном направлении в 2023 году было перевезено 161 млн. тонн, а в 2024 году — рекордные 274 млн. тонн.

Рекордная нагрузка привела к работе БАМа и Транссиба «на пределе». Восточный полигон столкнулся с острым дефицитом провозных мощностей, Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

что в 2025 году привело к коррекции объемов перевозок (снижение до ~163 млн. тонн). Это наглядно проявилось в драматической динамике: +70% в 2024 году и резкое падение в 2025-м. По оценкам экспертов, до 2030 года эти восточные маршруты займут 70–80% всего логистического трафика России, что делает их модернизацию задачей первостепенной важности.

МТК «Север-Юг» в 2023-2025 гг. выступал в роли ключевого альтернативного плеча, нацеленного на диверсификацию торговли и выход на рынки глобального Юга. Рост грузопотока и стратегические инвестиции: Объем перевозок по МТК «Север-Юг» в 2024 году вырос на 69,9% до 38,4 млн тонн. Этот рост привлек масштабные инвестиции: в развитие коридора было заявлено более 100 конкретных проектов. Это включает модернизацию портов Махачкалы и Астрахани, углубление Волго-Каспийского канала и создание портовой особой экономической зоны.

Произошел структурный сдвиг в сторону роста контейнерных перевозок, которые менее чем за год выросли на 60%. Это свидетельствует о переходе к перевозке грузов с более высокой добавленной стоимостью. Несмотря на прогресс, по итогам 2025 года общий объем перевозок по МТК «Север-Юг» снизился до 21,5 млн. тонн, что ниже даже уровня 2023 года. Эта динамика отражает системные проблемы, которые не позволяют коридору полностью реализовать свой огромный потенциал. К ним относятся инфраструктурные ограничения, неотлаженное межгосударственное взаимодействие и высокая стоимость, которая пока делает его недостаточно конкурентоспособным по сравнению с традиционными морскими маршрутами.

Таким образом, в 2023–2025 гг. МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг» внесли фундаментальный вклад в развитие ВЭД, став транспортным каркасом для переориентации российской торговли на Восток и Юг. Их вклад заключается в физическом обеспечении нового товарооборота, что позволило не допустить коллапса внешней торговли. Однако оба коридора

Дневник науки | www.dnevnika.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

столкнулись с проблемой, когда экстенсивный рост грузопотока уперся в пределы существующей инфраструктуры. Дальнейшее развитие ВЭД напрямую зависит от того, сможет ли реализация масштабных инвестпроектов не только ликвидировать «узкие места», но и превратить эти коридоры из «дорог выживания» в конкурентные преимущества российской экономики.

Библиографический список

1. Винокуров Е. Ю., Ахунбаев А., Забоев А. И. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: потенциал для транспортной связности Евразии // Российский журнал экономики. – 2022. – Том 8. – № 2. – С. 159–173. – URL: <https://rujec.org/article/86617/>.
2. Маршрут построен: как Россия будет торговать в обход Запада // Российская газета. – 18.03.2025. – URL: <https://rg.ru/2025/03/18/s-severa-na-iug.html>.
3. Дорожкина Т.В., Татарченко К.Р., Щербакова Е.С., Кузнецова А.А. Логистическое обеспечение международной кооперации и экспорта: пункты пропуска//Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2022. № 12. С. 16-18.;
4. Петрушина О.М., Дзирун И.А., Степин Н.Д., Чичерова В.Н. Развитие международного транспортного коридора «Север–Юг» как инструмент расширения сотрудничества регионов//[Вестник Академии знаний](#). 2022. [№ 53 \(6\)](#). С. 208-210.
5. Петрушина О.М., Горина А.С., Горин Н.С. Развитие международного транспортного коридора «Север - Юг»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации//Естественно-гуманитарные исследования. 2025. № 2 (58). С. 371-376.

6. Сафонова Т.Ю. Оптимизация экспортных грузопотоков российской нефти на фоне действия эмбарго и введения ценового потолка // Государственная служба. – 2023. – № 1. С. 48-54.

7. Официальный сайт компании СТТ Логистика – URL: sttlogistics.ru/information/omp/mezhdunarodnye-transportnye-koridory

8. Международное энергетическое агентство о перспективах чистой энергетики – URL: https://eri.kz/ru/Novosti_instituta/id=6995.