

16.09.2025

Перспективы развития международных транспортно-логистических коридоров для внешней торговли России

Развитие международных транспортно-логистических коридоров сегодня является ключевым условием обеспечения устойчивости и расширения внешнеэкономических связей России. Геополитическая трансформация, санкционные ограничения и переориентация торговых потоков на Восток и Юг делают вопрос диверсификации маршрутов особенно актуальным. В условиях, когда традиционные каналы — прежде всего, европейские направления — сильно утратили значение, внимание бизнеса и государства сосредоточено на формировании новых коридоров и повышении эффективности существующих.

Наиболее перспективным проектом в ближайшей перспективе является Международный транспортный коридор «Север — Юг» (INSTC), который соединяет Россию с Ираном, Индией и странами Персидского залива. Коридор состоит из трёх веток: западной (через Азербайджан), восточной (через Казахстан и Туркменистан) и каспийской (с использованием паромных линий).

В 2024 году грузооборот по INSTC составил около 26,9 млн тонн, увеличившись почти на 19% по сравнению с 2023-м. Из

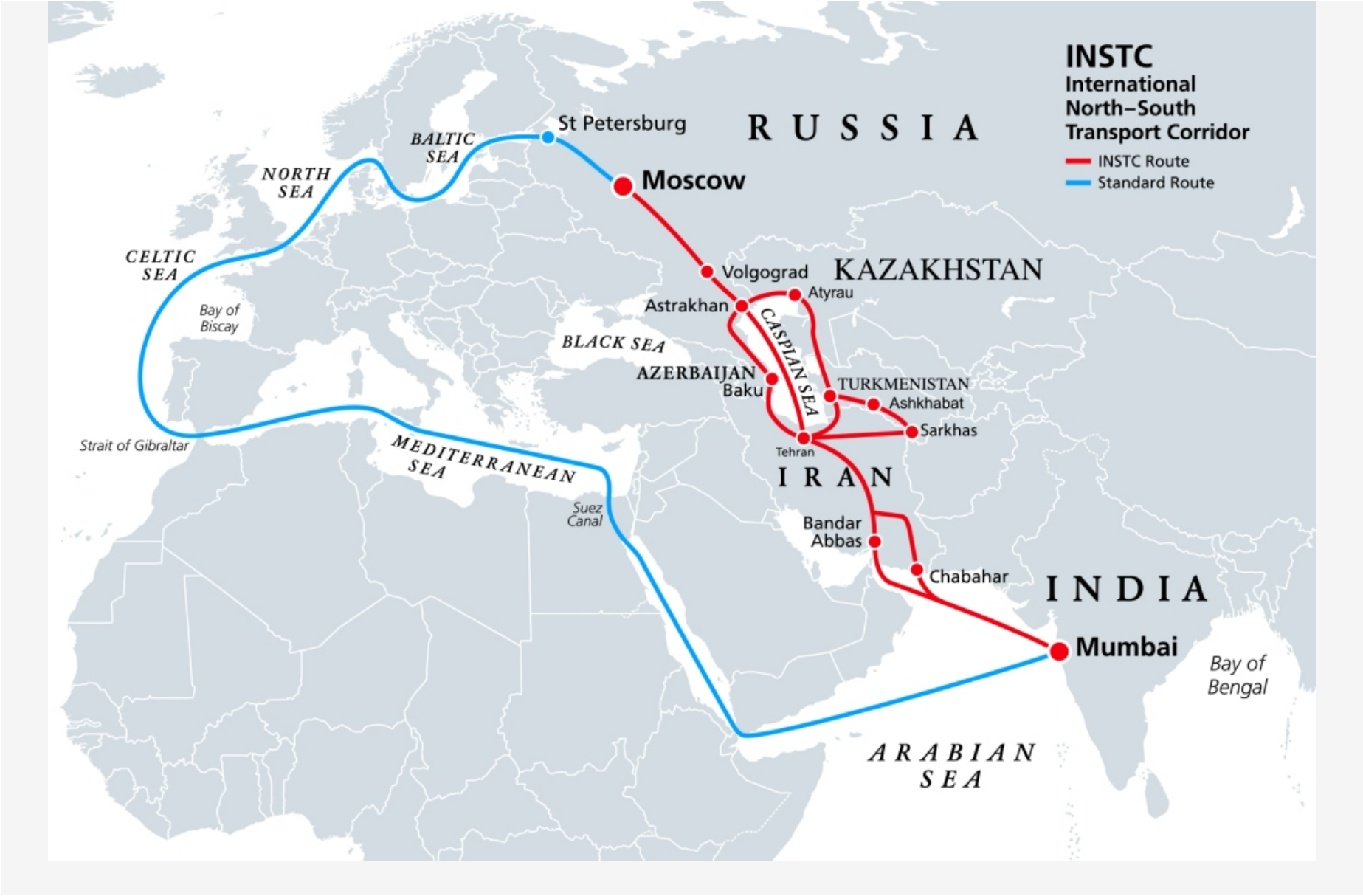
этого объёма более 12,9 млн тонн пришлось на железнодорожные перевозки. Это наглядно подтверждает растущую востребованность маршрута и его способность конкурировать с традиционными направлениями через Суэцкий канал и Чёрное море.

Ключевым ограничением остаётся инфраструктура на иранской территории, особенно отсутствие полноценной железнодорожной связки между городами Решт и Астара. Этот участок протяжённостью 162 км строится при финансовой поддержке России (порядка €1,6 млрд, из которых €1,3 млрд предоставлены в виде кредита). Завершение проекта позволит организовать сквозное железнодорожное сообщение от России до иранских портов Персидского залива, что резко снизит зависимость от автотранспорта и удешевит логистику.

По прогнозам, после ввода линии Решт–Астара и модернизации каспийских паромных терминалов, грузопоток по коридору может достигнуть 35–40 млн тонн уже к 2030 году. Для российских компаний это означает сокращение времени доставки грузов в Индию на 7–14 суток по сравнению с маршрутом через Суэц, а также возможность более гибко диверсифицировать экспорт нефтехимии, металлов, зерна и леса.

Отдельно стоит оговорить ситуацию с западной веткой INSTC: российские прогнозы по росту грузооборота до 35–40 млн т к 2030 г. в значительной мере опираются на расширение именно западного маршрута. Осложнение отношений РФ и Азербайджана снизит темпы развития до 25–28 млн т и затянет окупаемость инфраструктурных инвестиций. При этом, если Баку будет ограничивать грузопотоки или повышать тарифы, часть экспортёров вынуждена будет уходить на восточную ветку через Казахстан–Туркменистан либо активнее использовать Каспийскую морскую линию. Это повысит себестоимость и сроки доставки на 3–5 суток. При ухудшении логистики через Азербайджан, Турция может предложить транзит через свои порты (Мерсин, Стамбул), что сделает российских экспортёров более зависимыми от турецких операторов и тарифной политики Анкары.

Вторым важным направлением является Транскаспийский международный транспортный маршрут (Middle Corridor, или TITR). Он соединяет Китай и страны Центральной Азии с Закавказьем, Турцией и Европой, проходя в обход России. Для России данный маршрут интересен как средство выхода на рынки Турции и Южной Европы, а также как «страховой» канал для экспорта в условиях перегрузки или сбоев на других направлениях.


INSTC
International
North–South
Transport Corridor
INSTC Route
Standard Route
RUSSIA
St Petersburg
Moscow
BALTIC SEA
NORTH SEA
CELTIC SEA
Bay of Biscay
Strait of Gibraltar
MEDITERRANEAN SEA
Suez Canal
BLACK SEA
Volgograd
KAZAKHSTAN
Atyrau
Astrakhan
CASPIAN SEA
AZERBAIJAN
Baku
TURKMENISTAN
Ashkhabat
Sarkhas
Tehran
IRAN
Bandar Abbas
Chabahar
INDIA
Mumbai
Bay of Bengal
ARABIAN SEA

В 2024 году по маршруту было перевезено около 4,1 млн тонн грузов, что на 63% больше, чем годом ранее. Контейнерные перевозки достигли 50,5 тыс. TEU, а общая пропускная способность коридора оценивается в 6 млн тонн в год. Однако у TITR сохраняются объективные ограничения: высокая стоимость транзита, сезонная зависимость перевозок по Каспию и необходимость стыковки разных видов транспорта. Поэтому для российских экспортёров он вряд ли станет массовым каналом, но может быть использован для партий высокой стоимости или скоропортящихся грузов, где время и надежность важнее цены.

Северный морской путь (СМП) постепенно превращается в стратегический инструмент, обеспечивающий России контроль над арктическими транзитами. В 2024 году объём перевозок по СМП достиг рекордных 37,8 млн тонн, при этом было зафиксировано 92 транзитных рейса. Основу грузопотока составляют сырьевые товары — СПГ, нефть, уголь, а также грузы для северных регионов.

Несмотря на рост показателей, широкомасштабное использование СМП для контейнерных перевозок сдерживается рядом факторов: ограниченный ледокольный флот, сезонность навигации, а также сложности со страхованием и высокие премии за риски. В среднесрочной перспективе СМП останется нишевым каналом, ориентированным на сырьевые грузы и специальные проекты, тогда как полноценный контейнерный транзит через Арктику может стать реальностью ближе к 2030-м годам.

Не менее важным направлением для внешней торговли России остаются дальневосточные порты: Владивосток, Восточный, Находка и другие. Именно через них проходят основные объёмы грузов, направляемых в Китай, Южную Корею, Японию и страны Юго-Восточной Азии. В 2024 году Дальний Восток вышел в лидеры российского контейнерного рынка, однако инфраструктура региона работает на пределе возможностей, что выражается в перегрузке терминалов в пиковые месяцы.

Дополнительный потенциал открывают международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», связывающие китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с российскими портами. Их развитие позволит существенно сократить время доставки китайских грузов на внешние рынки через российские терминалы, но для этого необходимы инвестиции в транспортную и пограничную инфраструктуру, а также упрощение процедур таможенного оформления.

Отдельного внимания заслуживают евразийские железнодорожные транзитные маршруты, связывающие Китай и Европу через территорию России. Несмотря на политические риски, в 2024 году по этому маршруту было перевезено

свыше 372 тыс. TEU, а стоимость грузов составила 29,4 млрд долларов (на 85% больше, чем годом ранее). Это подтверждает, что российская территория сохраняет значимость как транзитный коридор для торговли между Азией и Европой.

Однако даже самые перспективные маршруты в настоящее время сталкиваются с проблемой расчётов и страхового покрытия. Например, в торговле с Индией, крупнейшим покупателем российской нефти, преобладают спотовые сделки с оплатой в рублях, рупиях и дирхамах, что вызывает сложности в трансграничных расчётах и встраивании платежей в логистические схемы. Аналогичные риски возникают при страховании перевозок по маршрутам с высоким санкционным давлением. Это вынуждает участников рынка заранее готовить альтернативные схемы платежей и резервировать страховое покрытие у местных или региональных провайдеров.

Очевидно, что в ближайшие годы лидером роста может стать INSTC, где сосредоточены ключевые инвестиционные проекты и уже формируется устойчивый грузопоток. Транскаспийский маршрут останется дополнительным направлением, обеспечивая гибкость и страховой запас. Северный морской путь будет развиваться как стратегический ресурс для сырьевых потоков и в перспективе — как глобальный транзитный канал. Дальневосточные порты потребуют продолжения расширения мощностей и упрощения процедур, чтобы обеспечить дальнейшую эффективную интеграцию России в торговлю со странами Восточной Азии.

Для бизнеса это означает необходимость диверсификации логистических стратегий: распределять объёмы между несколькими транспортными коридорами, активно использовать контейнеризацию, добиваться сквозных тарифов и SLA от перевозчиков, а также учитывать валютные и страховые риски на стадии планирования поставок. Такой подход позволит не только минимизировать операционные издержки, но и обеспечить устойчивость внешнеэкономической деятельности в условиях высокой турбулентности мировой торговли.

Для московских компаний развитие международных транспортно-логистических коридоров открывает ряд стратегических преимуществ. Во-первых, новые маршруты позволяют существенно снизить издержки на доставку грузов в ключевые страны-партнёры, минимизировать задержки и диверсифицировать риски. Сокращение времени транспортировки по INSTC и рост мощностей на Дальнем Востоке создают возможности для более гибкого планирования экспортных партий и повышения оборачиваемости капитала. Во-вторых, формирование устойчивых каналов связи с Индией, странами Залива, Турцией и Юго-Восточной Азией открывает для столичных компаний новые рынки сбыта. Москва и Санкт-Петербург концентрируют значительную часть несырьевого экспорта России — от

машиностроения и электроники до фармацевтики и продуктов питания. Для этих отраслей стабильность и предсказуемость логистики критически важны, а значит, инвестиции в коридоры напрямую способствуют росту экспортных доходов и укреплению позиций российских компаний на глобальных рынках.