

17.10.2025

Международные транспортные коридоры: Россия перекраивает логистику Евразии

Роль «моста» между Западом и Востоком — географическая данность России. Сегодня страна активно преобразует её в действующие транспортные коридоры. В 2025 году стартовал новый национальный проект «Эффективная транспортная система». Его цель — к 2030 году создать единую современную инфраструктуру всех видов транспорта, сопряжённую с международными путями. Суммарный объём финансирования оценивается примерно в 14 трлн рублей.

Когда есть силы и возможности

Почему именно сегодня реализация этого плана, состоящего из примерно 150 крупных проектов, кажется более реалистичной, чем десятилетия назад? Ведь и тогда необходимость создания транспортной системы страны для её всемерного развития, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока, была очевидна. Даже предпринимались определённые шаги: построили БАМ, возводили автодороги, порты, аэродромы.

Факторов, делающих сегодня осуществление масштабных логистических проектов особенно актуальным, несколько. Прежде всего, значительно выросли технические и финансовые возможности России.

Также дальнейший прогресс страны уже невозможен без развития регионов Сибири и Дальнего Востока. Наконец, заметно растёт востребованность транспортной системы России для международных транзитных перевозок, особенно в быстро развивающейся Большой Азии.

Окреп транспортный каркас страны

По данным Росстата, общий объём перевозок грузов всеми видами транспорта в России в 2024 году составил 9,4 млрд тонн. В сравнении с 2023 годом, он увеличился на 5,5%. Причём рост объёмов транзитных перевозок через территорию РФ фиксируется уже на протяжении нескольких лет.

Объясняется увеличивающаяся востребованность российского транзита тем, что за последние шесть лет существенно модернизирован уже существовавший транспортный каркас страны.

В последние годы в России осуществлены несколько крупных инфраструктурных проектов. Построена скоростная автотрасса М-11 «Нева» из Москвы в Санкт-Петербург (669 км, 520 млрд рублей), М-12 «Восток» от Москвы до Казани (800 км, 900 млрд рублей), трасса «Таврида» по Крымскому полуострову (250 км, 166 млрд рублей), Крымский мост через Керченский пролив (20 км, 228 млрд рублей), Русский мост во Владивостоке через пролив Босфор Восточный (3,1 км, 32,5 млрд рублей).

Начали работать новые морские порты: Сабетта в Арктике, Усть-Луга, Высоцк и Бронка на Балтийском море, порты Новороссийска и Тамани на Юге России.

Идёт модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. Железнодорожная инфраструктура Сахалина переводится на общероссийскую колею.

В результате проведённых работ выросла пропускная способность транспортных артерий, улучшилось качество обслуживания.

Логистические компании отмечают также удешевление перевозок по различным направлениям и типам грузов. Особенно заметное снижение тарифов произошло в азиатском направлении. Стоимость перевозки, например,

контейнеров из Китая в Россию, как морем, так и по железной дороге, упала на 30–35% с начала 2025 года.

Свою роль в росте популярности «российского транзита» играют также возросшие риски на других маршрутах: пиратство, вооружённые конфликты между странами, необоснованные закрытия границ. В Красном море хуситы обстреливают суда ракетами. Польша без предупреждения наглухо закрыла границу с Беларусью. Объяснения смехотворны: угроза, якобы исходившая от российско-белорусских военных учений. Учения проводятся ежегодно, а «ежи» на контрольно-пропускном пункте не остановят армию, если она будет переходить границу.

Между тем, именно через польско-белорусскую границу Китай перевозит в страны Европейского союза грузов на сумму более 25 млрд евро в год. Везёт, в том числе, и польским потребителям. За две недели тишины на польско-белорусской границе в Беларуси скопилось более 130 китайских поездов с товарами на миллиарды евро.

О потерях своих и китайских в Варшаве как-то не подумали, закрывая границу. Извиняться пришлось чуть позже, после серии переговоров, которые Пекин провёл с польскими властями.

Таким образом, к очевидным достоинствам «российского транзита» можно отнести надёжность, безопасность, меньшие, чем на других направлениях, сроки транспортировки грузов между Западом и Востоком, улучшение качества логистического обслуживания, а также начавшееся внедрение цифровых технологий.

Не случайно тема транспорта обсуждалась и на недавнем заседании Высшего Совета Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в Минске, и на саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в китайском Тяньцзине.

В наши дни особый акцент Россия ставит на мегапроекты Трансарктического транспортного коридора (ТТК), частью которого стал Северный морской путь; Международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг», трубопровод «Сила Сибири — 2» и Высокоскоростная магистраль «Евразия» между Москвой и Пекином.

Им суждено стать основой объединённой транспортной сети Евразии, в которой будут задействованы сквозные морские и авиамаршруты, скоростные сухопутные коридоры, трубопроводы. Они станут опорными элементами будущего евразийского транспортного каркаса.



С севера на юг и обратно

Международный транспортный коридор «Север — Юг» — самый короткий и экономически выгодный транзитный маршрут, соединяющий Россию, страны Каспийского региона, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии.

По сути, речь идёт о трёх маршрутах, вошедших в МТК.

Восточная ветвь пролегает из России через Казахстан, Туркмению в Иран. Эта железнодорожная ветвь соединяется с иранской в городе Инче-Бурун.

Западная ветвь проходит по побережью Каспийского моря до пограничного пункта Астара в Азербайджане. Оттуда грузы пока отправляют в Иран и далее автомобильным транспортом.

Прошедшей весной в иранской провинции Гилян, граничащей с Азербайджаном, начались инженерно-изыскательские работы по строительству 166 километров железной дороги между Астарой и Рештом. После завершения строительства, этот путь обеспечит беспрерывный транзит не менее 15 млн тонн грузов в год от Усть-Луги до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и далее в Индию.

Третий маршрут — Транскаспийский. На этом направлении используются российские порты Астрахань, Оля, Махачкала и иранские на Каспии. Россия вложила значительные средства в модернизацию своих портов, углубление фарватеров.

В случае вывода МТК «Север — Юг» на полную мощность, сроки доставки грузов из Москвы до порта Бендер-Аббас сократятся с 30-45 дней, если использовать маршрут вокруг Европы, до 15-20-ти.

В конце прошлого года Россия предоставила кредит на строительство дороги Астара — Решт. Общая стоимость проекта оценивается примерно в 1,6 млрд долларов.

Путь через «белое безмолвие»

Транспортный коридор вдоль арктических берегов России важен, прежде всего, для развития обширных территорий страны, доступ к которым крайне ограничен. Хорошо известный Северный морской путь (СМП) недавно вошёл составной частью более масштабного комплексного проекта, получившего название Трансарктический транспортный коридор (ТТК).

Он проляжет от Санкт-Петербурга до Владивостока и свяжет с десяток существующих и новых портов в единую транспортную цепочку. ТТК даст толчок развитию многих удалённых регионов России, а также может стать интересным маршрутом для международной торговли.

ТТК на 40% короче, чем путь из Европы в страны Тихоокеанского региона через Суэцкий канал. Его протяжённость — более 14 тыс. километров. Через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. километров. По данным Инвестиционного портала Арктической зоны России, для прохождения ТТК понадобится от 7 до 15 дней в зависимости от точки старта и пункта назначения. А вот чтобы добраться от Гамбурга до Шанхая южным маршрутом, требуется 30-35 дней.

Используя Трансарктический транспортный коридор, логистические компании получают возможность снизить время транспортировки и сэкономить на фрахте судов, оплате труда экипажей и топливе и быть уверенными, что на транспорт никто не нападёт.

Но у арктического маршрута пока ещё есть свои недостатки. Доставка грузов по ТТК дороже, чем через Суэцкий канал. На цену влияют необходимость оплачивать услуги ледоколов, а в зимнее время — использовать суда арктического класса. Высоки также ставки страхования грузов.

Но это, похоже, временные сложности. Россия намерена довести ледокольный флот до 16 судов, тем самым дефицит мощностей будет устранён. Сейчас на маршруте уже работают восемь ледоколов. Помимо этого, уже имеются 45 грузовых судов арктического класса, способных работать круглый год. Ещё 40 строятся.

Госкорпорация «Росатом» и китайская компания NewNew Shipping создали совместное предприятие Northern Sea Route Shipping Line. Оно займётся строительством контейнеровозов арктического класса.

Страховые ставки тоже должны снизиться. Россия активно создаёт аварийно-спасательную инфраструктуру на всём протяжении ТТК. В прошлом году заработал новый центр реагирования в Певеке, в нынешнем — в круглогодичном порту Сабетта. В обозримой перспективе появятся спасательные пункты в Диксоне и Тикси. Они будут оснащены всей

необходимой спасательной техникой.

Объём инвестиций в развитие Трансарктического транспортного коридора прогнозируется в размере около 20 трлн рублей к 2035 году. В эту сумму входят расходы на развитие инфраструктуры маршрута, а также его интеграция с МТК «Север — Юг».

Проводимая работа повышает интерес к ТТК в мире. Первые нероссийские коммерческие суда прошли по СМП ещё в 2009 году. Сегодня китайская компания Hainan Yangpu NewNew Shipping возит контейнерные грузы по ТТК на регулярной основе.

В сентября 2025 года по ТТК в свой первый рейс из порта Нинбо-Чжоушань в гавань Филикстоу в Великобритании отправился контейнеровоз Istanbul Bridge. Всё путешествие заняло 18 суток. Предполагается, что такие рейсы станут регулярными. Пекин рассматривает ТТК как стратегически важный маршрут.

Возможности и достоинства ТТК также привлекают внимание Индии. Дели совместно с Россией создала специальную подкомиссию. Этот орган занимается вопросами развития Трансарктического транспортного коридора и участия Индии в этом проекте.

В 2024 году по СМП было перевезено 37,9 млн тонн грузов. Это на 1,6 млн тонн больше, чем в 2023-м, и почти в десять раз больше, чем в 2014-м. Примечательно, что более 3 млн тонн грузов перевезены в контейнерах. Их перенаправили на Север с Суэцкого канала.



Выход для Ямала

Переговоры с Китаем по строительству магистрального газопровода «Сила Сибири — 2» (в первоначальном варианте проект назывался «Алтай») продолжались более 10 лет. В минувшем сентябре российская корпорация «Газпром» и Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC), а также Монголия подписали четыре юридически

обязывающих документа о строительстве газопровода. Договорённости по поставкам рассчитаны на 30 лет.

Проект трубопровода «Сила Сибири — 2» должен связать газовые месторождения полуострова Ямал с Синьцзян-Уйгурским автономным районом. Он пройдёт вблизи 11 сибирских городов через 16 районов, в которых живут в общей сложности 2 млн человек.

Населённые пункты в этих районах практически не обеспечены магистральным газом. Так, газификация Красноярского края — всего 19%. Для сравнения, средний по России показатель — 73%. Новый газопровод даст возможность газифицировать жильё и предприятия. По имеющимся оценкам, на это потребуется 6 млрд кубометров газа в год.

Кроме того, трубопровод откроет для ямальского газа ёмкий китайский газовый рынок. Он заместит западноевропейский, который закрылся для российского трубопроводного газа в марте 2022 года. Ежегодно туда поставлялось более 32 млрд кубометров по трубопроводу «Ямал — Европа».

Стоимость проекта «Сила Сибири — 2» оценивается некоторыми экспертами в 4-5 млрд долларов.

На скорости 400 километров в час

В ходе саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Тяньцзине, президент России Владимир Путин и председатель КНР Си Цзиньпин договорились о запуске совместного мегапроекта Высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия». Она должна соединить Москву и Пекин. Стоимость строительства ВСМ оценивают в 150 млрд долларов.

Идея создания высокоскоростной дороги между соседними государствами родилась достаточно давно: ещё в 2014 году был подписан соответствующий меморандум. Тогда на реализацию задумки отводили примерно 8 лет. В то время Пекин собирался вложить в проект примерно треть его стоимости.

В 2020 году работу остановили. Причины — огромная стоимость, сложности с финансированием и сомнения в достаточности пассажиропотока.

В феврале 2023 года президент Путин вернулся к проекту. Он предложил соединить высокоскоростной железной дорогой Москву и Казань, а впоследствии продлить её до Екатеринбурга, Челябинска и далее через китайский город Хух-Хото с Пекином.

В настоящий момент РЖД совместно с «Китайскими железными дорогами» готовят технико-экономическое обоснование проекта.

Пока же России предстоит опробовать собственные силы на Высокоскоростной железной дороге от Москвы до Санкт-Петербурга. На участке от Зеленограда до Твери (129 километров) после завершения его строительства планируется испытать новый подвижной состав. Его создаёт группа «Синара». Состав сможет разгоняться до 400 километров в час.

Новый поезд предполагается использовать также на других будущих высокоскоростных железных дорогах в России: Москва — Минск, Москва — Адлер, Москва — Рязань, а также на маршруте Москва — Казань. Его планируют начать строить в 2028 году сразу после запуска дороги в Петербург.

Строительство казанского направления оценивают в 7 трлн рублей. Оно станет частью пути до Пекина. До китайской столицы подвижной состав группы «Синара» будет ехать 15-20 часов вместо нынешних 6-7 суток.

Стоимость строительства ВСМ «Евразия» не называется, что вполне понятно, учитывая геологическую сложность проекта, ещё не завершённые проектные работы и растянутые временные рамки: первый состав должен тронуться в путь в середине 30-х годов. Но в 2014 году разговоры шли о 245 млрд долларов.

Несмотря на высокую цену и технологические сложности сооружения ВСМ, стратегическая значимость магистрали не вызывает сомнений. Эта стройка века загрузит строительные корпорации, машиностроение и металлургию, превратит сибирские города в мощные логистические хабы, сделает их центрами экономического роста.

Строительство такого уровня потребует работы десятков заводов, тысяч специалистов и налаживания новых производственных цепочек. В результате российская экономика получит долгосрочный мультипликатор роста, регионы — новые рабочие места и инвестиции. Кроме того, это шанс выстроить новую логику пространственного развития России. Восточные регионы, наконец, перестанут быть периферией.

Александр Чертков.