

Ольховиков Сергей Эдуардович, к.э.н., доцент
Сибирский государственный университет путей сообщения
Olkhovikov Sergey Eduardovich
Candidate of Economics, Associate Professor
Siberian Transport University

Головкин Василий Андреевич, студент
Сибирский государственный университет путей сообщения
Golovkin Vasiliy Andreevich, student
Siberian Transport University

РАЗВОРОТ ЛОГИСТИКИ НА ВОСТОК И ЮГ LOGISTICS SHIFT TO EAST AND SOUTH

Аннотация. Санкционное давление 2022 года стало катализатором масштабной перестройки логистических цепочек России. Переориентация грузопотоков на Восток (Китай, Индия, АСЕАН) и Юг (Турция, Иран, Персидский залив) определила новые приоритеты развития транспортной инфраструктуры. В статье анализируются ключевые проекты, вызовы и перспективы «разворота», а также его влияние на экономику РФ.

Abstract. The sanctions of 2022 served as a catalyst for the large-scale restructuring of Russia's logistics chains. The reorientation of cargo flows toward the East (China, India, ASEAN) and the South (Turkey, Iran, the Persian Gulf) has established new priorities for the development of transport infrastructure. The article analyzes the key projects, challenges, and prospects of this strategic "pivot," as well as its impact on the Russian economy.

Ключевые слова: Логистика, транспортные коридоры, Восток, Юг, санкции, инфраструктура.

Keywords: Logistics, transport corridors, East, South, sanctions, infrastructure.

Современная логистическая стратегия России, сформированная под влиянием геополитических потрясений последних лет, переживает масштабную трансформацию. Санкционное давление 2022–2024 годов, включая запрет на использование западных портов и блокировку транзита через страны ЕС, вынудило страну искать альтернативные маршруты. Финляндия, например, полностью прекратила грузовое сообщение с Россией [1], а Польша и Литва закрыли ключевые транзитные коридоры. Эти меры совпали с резким ростом спроса на азиатские товары: доля Китая в российском импорте за три года увеличилась с 24% до 38% [2], что потребовало перестройки всей транспортной системы.

Экономическая целесообразность «разворота» подкрепляется снижением зависимости от доллара и евро. К 2024 году 70% торговли с Китаем переведено на расчёты в рублях и юанях [3], а грузопоток по Транссибирской магистрали вырос на треть [4]. На рисунке 1 представлены основные железнодорожные маршруты России, ориентированные на Восток. Однако масштабы этой переориентации выявили как возможности, так и системные проблемы. Транссиб и Байкало-Амурская магистраль, исторически заточенные под западное направление, сегодня работают на пределе: их пропускная способность достигает 170 млн тонн в год [5], а участок Тайшет–Сковородино загружен на 98% [7]. Дефицит подвижного состава, оцениваемый в 15 тыс. вагонов [6], замедляет интеграцию с азиатскими рынками. Грузовладельцы вынуждены искать альтернативные пути доставки в Китай. На рисунке 2 представлен рост автоперевозок через пункт пропуска Забайкальск.



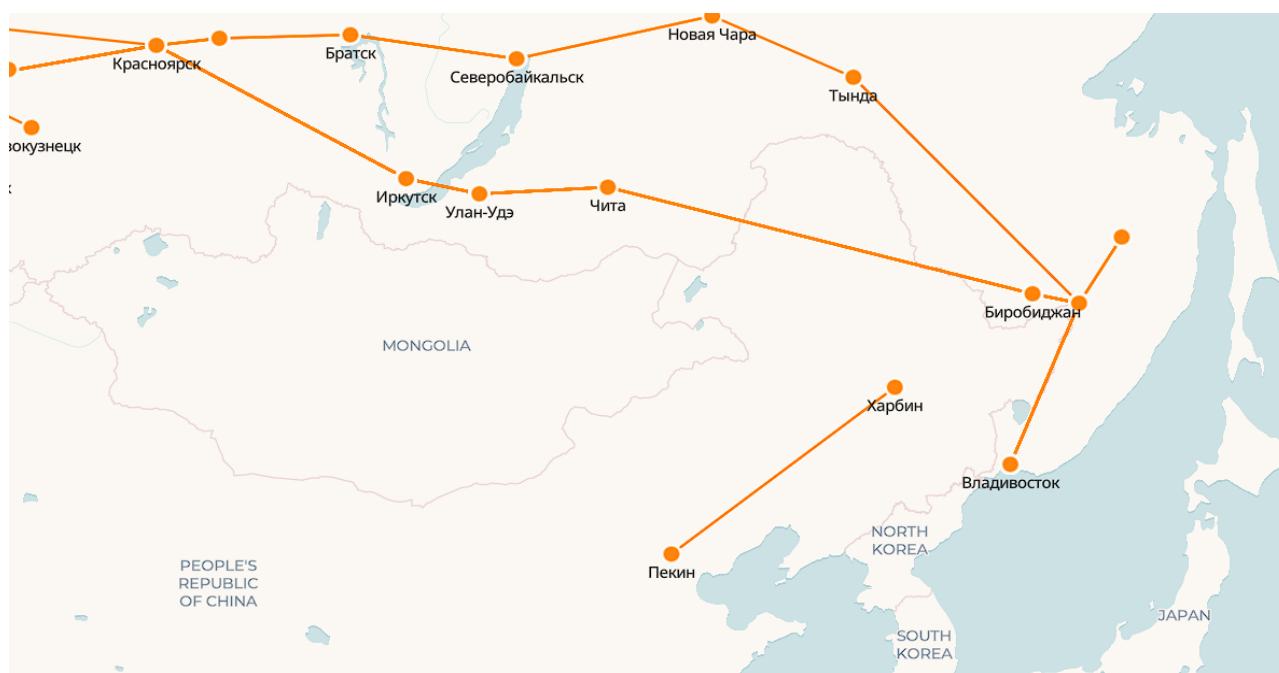
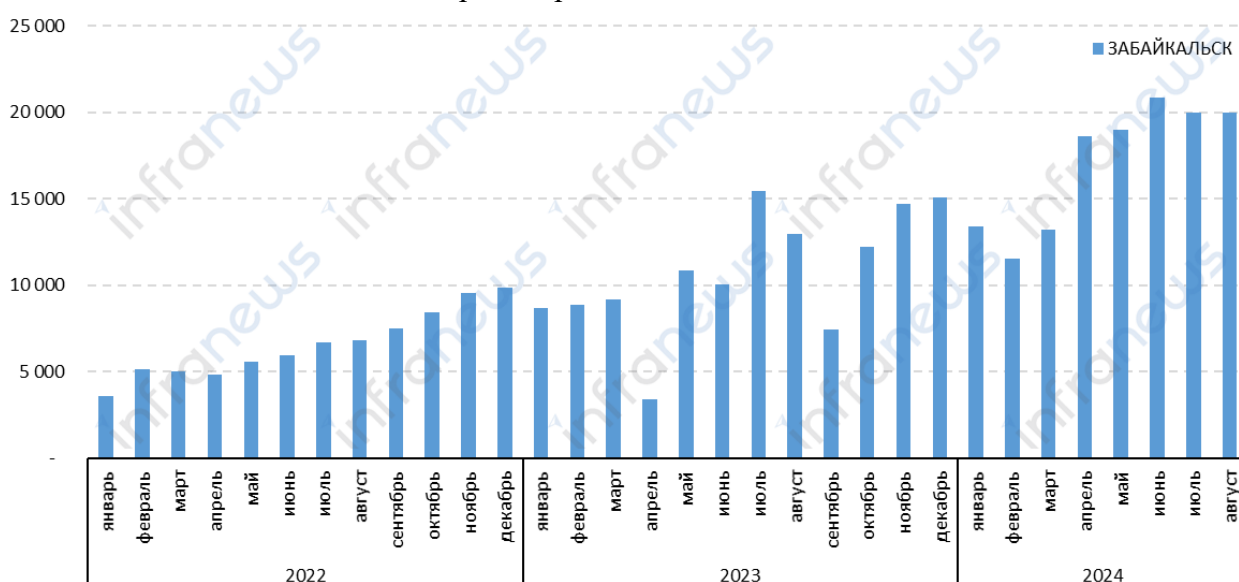


Рис. 1. – Основные железнодорожные маршруты России, ориентированные на Восток



Количество грузовиков, прошедших через пункт пропуска Забайкальск в 2022–2024 гг

Рис. 2. – Рост автоперевозок по направлению Россия–Китай

На этом фоне Северный морской путь (СМП) превращается в стратегическую артерию. В 2024 году по нему перевезено 36 млн тонн грузов [8], преимущественно углеводородов, а к 2030 году ожидается удвоение объёмов. Инфраструктура СМП, однако, остаётся дорогостоящей: средняя цена перевозки тонны груза составляет \$50–70 [10], что вдвое выше тарифов Суэцкого канала. Для решения этой проблемы Россия наращивает ледокольный флот – к 2027 году планируется ввод трёх новых атомных ледоколов [9], что доведёт их число до десяти. Параллельно развивается южное направление: международный коридор «Север–Юг» (Россия–Иран–Индия) потенциально способен сократить путь из Мумбаи в Москву с 45 до 25 дней [11]. Но низкая пропускная способность иранских железных дорог, не превышающая 10 млн тонн в год [12], пока сдерживает реализацию проекта. Прогноз роста грузооборота по данным направлениям представлен на рисунке 3.



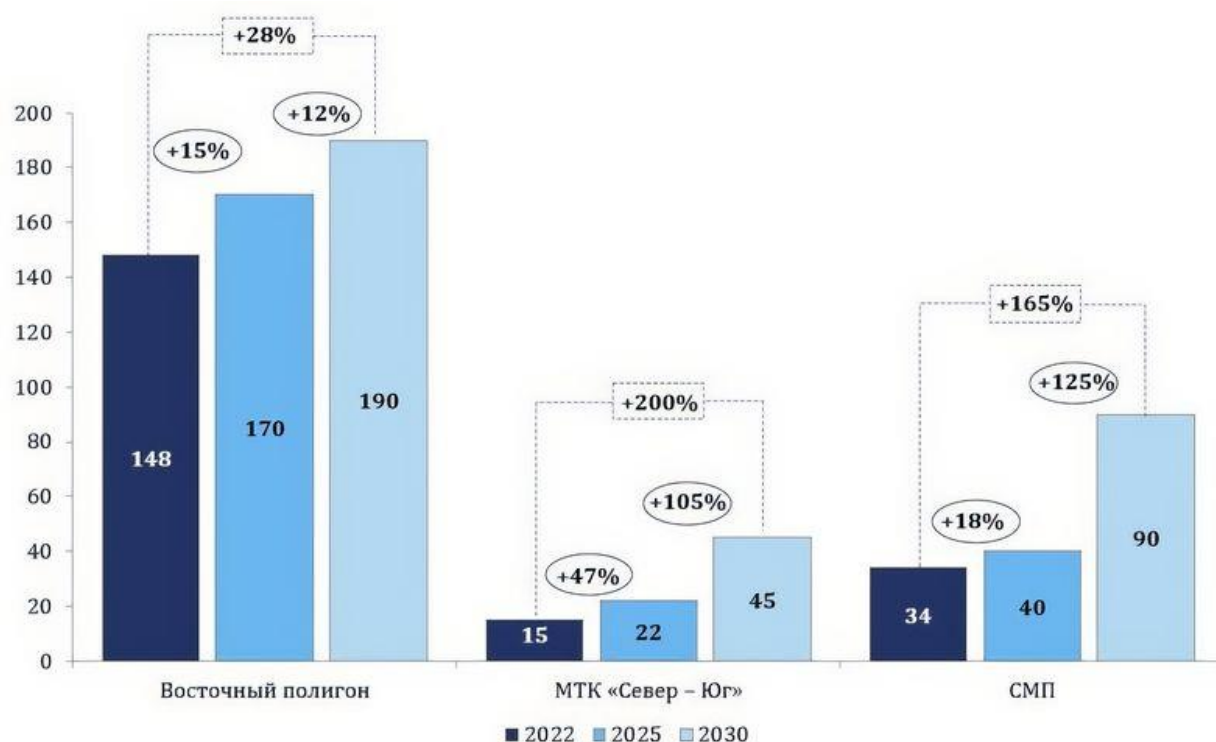


Рис. 3. – Тенденции рынка грузоперевозок по основным направлениям

Каспийский регион становится ещё одним узлом роста. На рисунке 4 представлены основные железнодорожные маршруты России, ориентированные на Юг. Порт Астрахань увеличил грузоперевалку на 40% за 2023–2024 годы [13], а строительство нового терминала в Лагани стоимостью 54 млрд рублей [14] должно укрепить позиции России в транзите между Центральной Азией и Ближним Востоком. Однако инфраструктурные барьеры сохраняются: модернизация Транссиба потребует 1,2 трлн рублей инвестиций до 2030 года [15], а порты Дальнего Востока, такие как Владивосток и Восточный, уже загружены на 89% [17]. К этому добавляется дефицит кадров – отрасли не хватает 12 тыс. машинистов и инженеров [16].

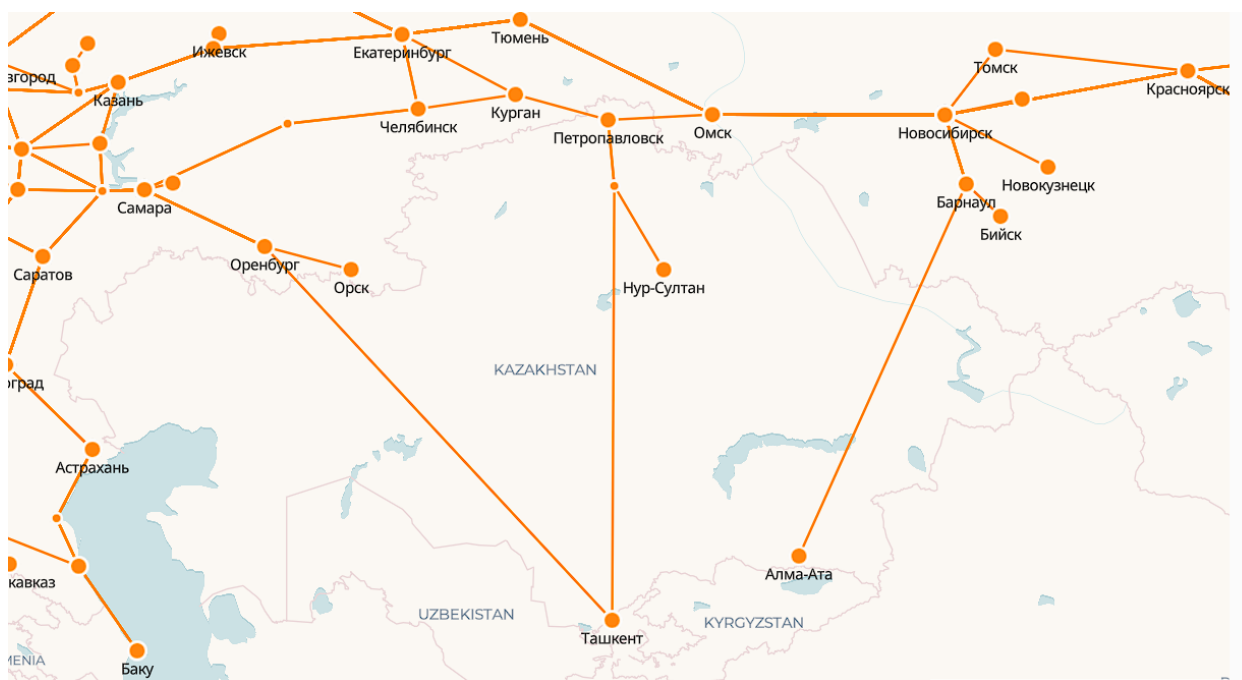


Рис. 4. – Основные железнодорожные маршруты России, ориентированные на Юг

Внешние риски усугубляют ситуацию. Угроза вторичных санкций против Турции и ОАЭ, через которые идёт «серая» логистика, создаёт валютные и правовые сложности. Давление США на банки ОАЭ с требованием ограничить расчёты с Россией [19] – яркий пример таких вызовов. Конкуренция с китайским проектом «Пояс и путь», перехватывающим грузопотоки из Азии в Европу в обход российских маршрутов, ставит под вопрос рентабельность транзитных коридоров.

Государственные инициативы пытаются компенсировать эти угрозы. Стратегия развития СМП до 2035 года предусматривает инвестиции в размере 1,8 трлн рублей и создание 12 новых портовых зон. Экспортёры, использующие Транссиб, получают 20-процентную компенсацию тарифов, что стимулирует переориентацию грузопотоков. Частный сектор также вносит вклад: НОВАТЭК нарастил перевозки сжиженного газа по СМП до 16 млн тонн в партнёрстве с китайской СНООС, а РЖД Логистика запустила контейнерные поезда «Россия–Вьетнам» с временем в пути 14 дней [20].

К 2030 году доля Азии в российском экспорте может достичь 65% [24], а СМП – стать ключевым маршрутом для поставок углеводородов в Индию. Для реализации этого потенциала требуются не только инфраструктурные преобразования, но и цифровизация таможенных процедур, а также создание совместных логистических хабов с Ираном и ОАЭ. «Разворот» логистики – это не просто смена географических приоритетов, но тест на способность России адаптироваться к новой экономической реальности.

Список литературы:

1. Финляндия закрыла железнодорожное сообщение с Россией // РБК. – 2023. – rbc.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
2. Внешняя торговля Российской Федерации // Росстат. – 2025. – rosstat.gov.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
3. Динамика валютных расчётов // Центральный Банк РФ. – 2025. – cbr.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
4. Формирование узловых мультимодальных транспортно-логистических центров / С. Э. Ольховиков, Е. А. Петренева, И. Н. Кагадий, О. Б. Шерстобитова // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2023. – № 1 (89). – С. 106-118. – DOI 10.46973/0201-727X_2023_1_106. – EDN SGTOWW.
5. Стратегия развития БАМа и Транссиба до 2030 года // Минтранс РФ. – 2023. – mintrans.gov.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
6. Ольховиков, С. Э. Проблемы логистики и хранения зерновых грузов и пути их решения / С. Э. Ольховиков, Е. А. Петренева // Вестник транспорта Поволжья. – 2023. – № 6 (102). – С. 78-86. – EDN HNCCZL.
7. Загруженность участка Тайшет–Сковородино // ТАСС. – 2025. – tass.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
8. Ольховиков, С. Э. Проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики и экспедиторы при организации перевозок в России / С. Э. Ольховиков, А. Д. Ильин // Тенденции развития науки и образования. Самара. Номер: 119-4 Год: 2025 – С. 164-167 – EDN: NLECIE.
9. Развитие ледокольного флота России // Росатом. – 2025. – rosatom.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
10. Петров К.И. Стоимость перевозок через СМП: сравнение с Суэцким каналом // Коммерсантъ. – 2024. – kommersant.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
11. Международный транспортный коридор «Север–Юг» // Минпромторг РФ. – 2024. – minpromtorg.gov.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
12. Железные дороги Ирана: перспективы модернизации // РЖД-Партнёр. – 2025. – rzd-partner.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
13. Петренева, Е.А. Контрейлерные перевозки как метод логистического подхода / Е. А. Петренева // Известия Транссиба. – 2024. – № 1 (57). – С. 105-115. – EDN DCIKTX.



14. Строительство порта Лагань на Каспии // Портал PortNews. – 2025. –portnews.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
15. Сидоров, В. Инвестиции в модернизацию Транссиба // Ведомости. – 2024. – vedomosti.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.
16. Петренева, Е. А. Перспективные технологии перевозки тарно-штучных грузов / Е. А. Петренева // Вестник транспорта Поволжья. – 2024. – № 5 (107). – С. 72-80. – EDN SMVTNH.
17. Ольховиков, С. Э. Анализ возможных вариантов размещения мультимодального транспортно-логистического центра для грузовладельцев новосибирской области / С. Э. Ольховиков, Д. Д. Воликов // Тенденции развития науки и образования. Самара. Номер: 98-11 Год: 2023 – С. 217-220 – EDN: EOMXTR.
18. Расширение порта Находка: планы и инвестиции // PrimaMedia. – 2024. – primamedia.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
19. Давление США на банки ОАЭ // РИА Новости. – 2024. – ria.ru (дата обращения: 25.05.2025). – Текст: электронный.
20. Прогноз экспорта России в Азию // Центр стратегических разработок. – 2023. – csr.ru (дата обращения: 30.05.2025). – Текст: электронный.

