

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

Фефлер Владислав Юрьевич, студент,
Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск
Fefler Vladislav Yurievich, student,
Siberian Transport University, Novosibirsk

**СУЩЕСТВУЮЩИЕ И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МАРШРУТЫ
ДЛЯ РАБОТЫ С КИТАЕМ, ИНДИЕЙ, ИРАНОМ,
СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ
EXISTING AND PROSPECTIVE ROUTES FOR COOPERATION
WITH CHINA, INDIA, IRAN, AND SOUTHEAST ASIAN COUNTRIES**

Аннотация: С 2014 года в условиях геополитической напряжённости и санкционного давления со стороны стран Запада Россия начала переориентацию логистических маршрутов с европейского направления на восточное. Обострение ситуации в 2022 году ускорило этот процесс, приведя к утрате большинства западных маршрутов и укреплению торгово-транспортных связей с Азией. Для решения проблемы потери маршрутов были рассмотрены текущие восточные маршруты, их сравнение с старыми западными маршрутами и анализ перспективных маршрутов, произведенный в данной статье.

Abstract: Since 2014, amid geopolitical tensions and sanctions imposed by Western countries, Russia began to reorient its logistics routes from the European direction to the East. The escalation of the situation in 2022 accelerated this process, leading to the loss of most Western routes and the strengthening of trade and transport ties with Asia and the Middle East. To address the issue of lost routes, this article examines current eastern logistics corridors, compares them with former western routes, and analyzes promising directions, made in this article.

Ключевые слова: международная логистика, международные логистические цепи, перспективные маршруты, восточное направление.

Keywords: international logistics, international logistics chains, promising routes, eastern direction.

Современную Россию невозможно представить без торговых путей в другие страны. Из-за эскалации конфликтов в 2022 году с западом Российская Федерация потеряла многие торговые маршруты и старых партнёров. Поэтому проблема ускоренной переориентацию на восточное направление, создание новых маршрутов с азиатскими странами и открытие перспективных маршрутов являются актуальными для рассмотрения.

Стоит рассмотреть маршруты, которые образовались во время переориентации на восточное направление, которые можно разделить на два больших блока: торговые маршруты с Китаем, Монголией и Вьетнамом, и южное направление, Иран, Индия и страны Ближнего Востока.

Рассматривая первый блок, нужно отметить, что торговля с Китаем с 2014 года стала одним из ключевых решений в стратегии переориентации российской логистики. С 2022 года



партнёрские отношения укрепились и открыли новые маршруты не только с ним, но и другими странами АТР. Главными маршрутами стали на железной дороге Транссиб, БАМ, морские маршруты через порты Владивостока, Находки и Советской Гавани. Это так создало проблемы, что Транссиб не справляется и остается самым перегруженным маршрутом с Китаем. Решением данной проблемы стал БАМ и выделение правительством Российской Федерации 3,7 миллиарда рублей для модернизации Транссиба [1], что можно рассматривать, как готовность дальше продолжать сотрудничество с КНР. Также был открыт транспортный автомобильный коридор между Россией и Монголией Ташанта – Цаган-Нур, что поможет увеличению торговых оборотов между Россией и Монголией [2].

Рассматривая второй блок, с 2022 года Россия значительно увеличила товарооборот с Ираном, Индией и странами Ближнего Востока. Для решения логистических задач основными маршрутами стали: с Ираном, Северный коридор и морские порты, такие как Бандар-Аббас. С Индией активно развиваются морские перевозки через Владивосток и Мумбаи, а также железнодорожные маршруты через Центральную Азию. С Ближним Востоком товарооборот увеличился благодаря морским и авиационным маршрутам через порты Дубая и Дждды. В 2024 году благодаря новым маршрутам товарооборот с Индией составил около 70,6 млрд долларов, что стало историческим максимумом [3].

Рассмотрим теперь перспективные восточные направления. Срединный коридор. Представляет собой сухопутно-морской маршрут, соединяющий Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее по железной дороге в Турцию и Европу. Может стать альтернативой ушедшим западным маршрутам. Для России он позволит интегрироваться в евразийские транспортные цепочки в рамках сотрудничества с Центральной Азией и Китаем. Развитие этого коридора решает проблему зависимости от морских маршрутов, уязвимых к геополитическому давлению [4].

Идет развитие мультимодальных перевозок контейнерных поездов из Китая в Россию через Транссиб, затем перегружаться на автомобильный транспорт для доставки в центральные регионы или порты РФ. Идет расширение схемы мультимодальной доставки товаров из Индии и стран Юго-Восточной Азии через Иран по международному коридору "Север – Юг", что создаёт альтернативу и конкуренцию традиционным маршрутам через Суэцкий канал [4].

Для полного рассмотрения вопроса замены западных маршрутов на восточные и смогут ли они достигнуть уровня товарооборотов старых западных маршрутов стоит сравнить товарообороты с ЕС и Китая, как основных партнеров в двух направлениях, в период с 2021 года (за год до конфликта на Украине и введение санкций) до 2024 года. На момент 2021 года оборот торговли между Россией и странами Евросоюза составил 282,047 миллиардов долларов [5], на момент 2022 года составил 287,5 миллиардов долларов [6], на момент 2023 года составил 93 миллиардов долларов [7], на момент 2024 года составил 71 миллиардов долларов [8]. На момент 2021 года оборот торговли между Россией и Китаем составил 162 миллиардов долларов [9], на момент 2022 года составил 190,27 миллиардов долларов [10], на момент 2023 года составил 230 миллиардов долларов [11], на момент 2024 года составил 244,8 миллиардов долларов [12].

На рисунке 1 представлена гистограмма товарооборота Российской Федерации со странами Европейского союза.



Товарооборот Евросоюза с Россией (в млрд долларов)

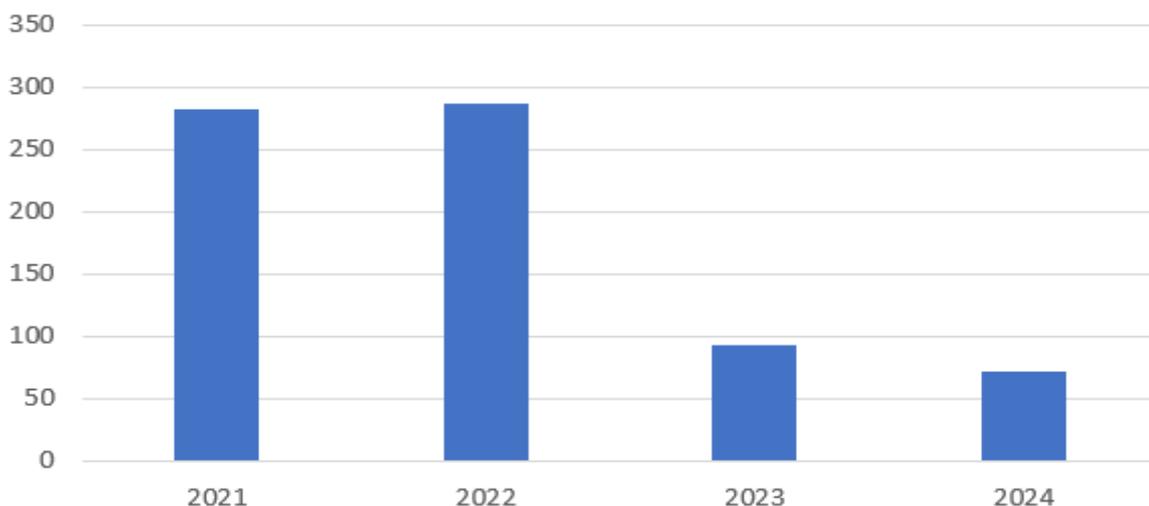


Рис. 1. – Товарооборот Российской Федерации со странами Европейского союза

На рисунке 2 представлена гистограмма товарооборота Российской Федерации с Китаем.

Товарооборот Китая с Россией (в млрд долларов)

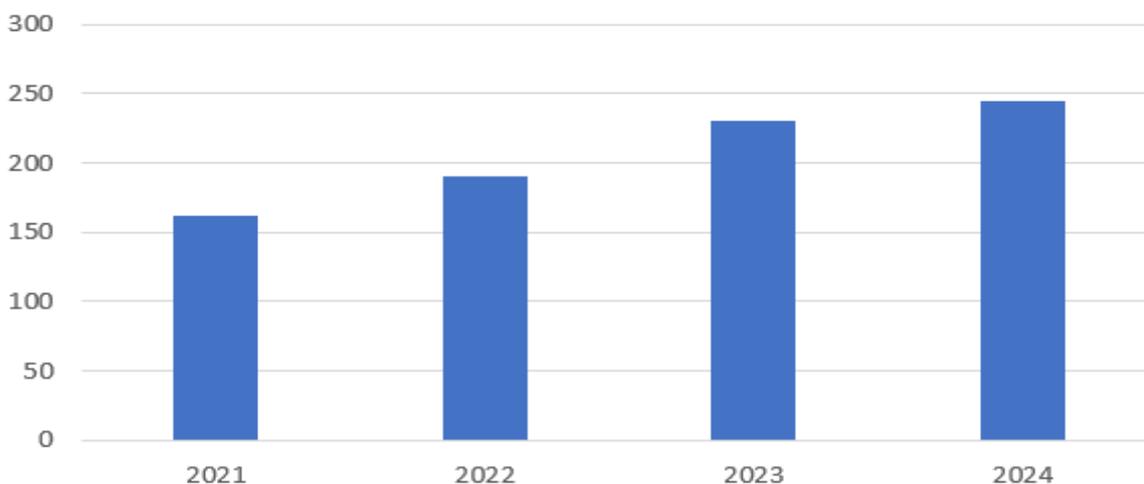


Рис. 2 – Товарооборот Российской Федерации с Китаем

На рисунке 1 можно наблюдать, что после событий 2022 года идет резкий спад торговли с западного направления, в 2024 году сократился в 3 раза. По этим причинам Российская Федерация налаживает новые направления на востоке и заменять старые партнерские связи. На рисунке 2 можно наблюдать, что товарооборот на восточном направлении после событий 2024 года вырос почти на 67%, а в денежных единицах почти достиг уровня торговли на западном направлении 2021 года.



В целом в настоящее время российское руководство стремится сбалансировать отношения с каждой из стран Восточной Азии, постулируя, что все они одинаково важны для России. Это способствует созданию благоприятного климата для налаживания полноценного трансграничного сотрудничества в АТР.

Составной частью сотрудничества в АТР являются прямые связи трансграничных регионов. С этой точки зрения, отметим появление больших возможностей в реальной политической практике дальневосточных субъектов Российской Федерации для установления и развития внешних связей со странами Восточной Азии.

Делая вывод, можно сказать, что современные маршруты на восточное направление уже заменяют собой гигантскую долю, потерянную из-за санкций 2022 года, темпы роста позволяют достигнуть показателей 2021 года, новые перспективные маршруты могут составить конкуренцию традиционным путям и вывести внешнюю торговлю России на западное направление через восточные страны.

Список литературы:

1. Исаева Н. Утвержден третий этап модернизации БАМа и Транссиба на 3,7 трлн рублей / Исаева Н. // *Vedomosti.ru* – (дата обращения: 13.05.2025). – Текст: электронный.
2. 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: NLECIЕ.
3. 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.
4. 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.
5. Россия резко нарастила торговлю с ЕС и США в 2021 году // *regnum.ru* – (дата обращения: 13.05.2025). – 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. Варсегова Н. Товарооборот России и стран ЕС сократился в три раза: чем мы продолжаем торговать с Европой, несмотря ни на что / Варсегова Н. // *Комсомольская правда* (дата обращения: 13.05.2025). – Текст: электронный.
8. Кузнецова Е. Россия в 2024 году нарастила торговлю с пятью странами Евросоюза / Кузнецова Е. // *Комсомольская правда* –// (дата обращения: 13.05.2025). – Текст: электронный.
9. Карабут Т., Тихонов С. Товарооборот со странами Азиатско-Тихоокеанского региона растет/ Карабут Т., Тихонов С. // *RG RU* – (дата обращения: 13.05.2025). – Текст: электронный.
10. Петренева, Е. А. Контрейлерные перевозки как метод логистического подхода / Е. А. Петренева // *Известия Транссиба*. – 2024. – № 1 (57). – С. 105-115. – EDN DCIKTX.
11. Петренева, Е. А. Перспективные технологии перевозки тарно-штучных грузов / Е. А. Петренева // *Вестник транспорта Поволжья*. – 2024. – № 5 (107). – С. 72-80. – EDN SMVTNH.
12. Товарооборот России и Китая по итогам 2024 года составил рекордные \$244,8 млрд. *Коммерсантъ* – (дата обращения: 13.05.2025). – Текст: электронный.

