

Будущее транспортных коридоров Россия-Азия: проблемы и перспективы международного транспортного коридора «Север - Юг»

Новикова Екатерина Сергеевна

Канд. экон. наук, доц. каф. экономической теории
ORCID: 0000-0003-2342-6939, e-mail: novikova.es@rea.ru

Максимов Александр Андреевич

Магистрант
ORCID: 0009-0002-9452-822X, e-mail: ma.aleksandr01@gmail.com

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия

Аннотация

Международный транспортный коридор «Север – Юг» – это стратегический инфраструктурный проект, призванный обеспечить эффективное транспортное сообщение между Российской Федерацией, Ираном, Индией и другими странами Евразии. Идея по созданию альтернативных маршрутов, укрепляющих евразийскую транспортную сеть, зародилась еще в 2000-е гг., и данный коридор задумывался одним из ключевых маршрутов. Проанализированы текущее состояние транспортного коридора, его конкурентные преимущества перед традиционными маршрутами, такими как Суэцкий канал, а также существующие инфраструктурные и административные барьеры. Рассмотрена его значимость в контексте геополитической конкуренции и стремления Российской Федерации снизить зависимость от аналогичных западных маршрутов. Основными бенефициарами реализации международного транспортного коридора «Север – Юг» станут экспортоориентированные отрасли, включая логистические компании стран Центральной и Южной Азии. Настоящее исследование подтверждает рост грузопотока и инвестиционной активности, но подчеркивает необходимость модернизации железнодорожной инфраструктуры, цифровизации логистики и гармонизации таможенных процедур. Данный коридор уже сейчас демонстрирует устойчивый рост интереса со стороны инвесторов, экспедиторов и национальных правительств. В долгосрочной перспективе успешная реализация проекта может не только перераспределить глобальные грузопотоки, но и укрепить позиции Российской Федерации в международной торговле.

Ключевые слова

Международный транспортный коридор, МТК «Север – Юг», логистика, мультимодальные перевозки, грузопотоки, Суэцкий канал, железнодорожная инфраструктура, торговые пути, модернизация транспорта, ЕАЭС

Для цитирования: Новикова Е.С., Максимов А.А. Будущее транспортных коридоров Россия-Азия: проблемы и перспективы международного транспортного коридора «Север – Юг» // Вестник университета. 2025. № 6. С. 104–117.

Future of Russia-Asia transport routes: issues and perspectives of the North - South ITC

Ekaterina S. Novikova

Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof. at the Economic Theory Department
ORCID: 0000-0003-2342-6939, e-mail: novikova.es@rea.ru

Aleksander A. Maximov

Graduate Student
ORCID: 0009-0002-9452-822X, e-mail: ma.aleksandr01@gmail.com

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Abstract

The North – South International Transportation Corridor is a strategic infrastructure project designed to ensure efficient transport links among Russia, Iran, India, and other Eurasian countries. The idea of creating alternative routes that strengthen the Eurasian transport network originated in the 2000s, and this corridor was conceived as one of the key routes. The current state of the transportation corridor, its competitive advantages over traditional routes such as the Suez Canal, as well as existing infrastructural and administrative barriers have been analyzed. Its importance has been considered in the context of geopolitical competition and the desire of Russia to reduce dependence on similar Western routes. The main beneficiaries of implementing the North – South International Transportation Corridor will be export-oriented industries, including logistics companies from Central and South Asian countries. The study confirms the growth of freight traffic and investment activity, but highlights the need to modernize railway infrastructure, digitalize logistics, and harmonize customs procedures. The corridor is already showing a steady increase in interest from investors, freight forwarders, and national governments. In the long term, the project's successful implementation can not only redistribute global cargo flows, but also strengthen Russia's place in international trade.

Keywords

International transportation corridor, North – South ITC, logistics, multimodal transportation, cargo flows, Suez Canal, railway infrastructure, trade routes, transport modernization, EAEU

For citation: Novikova E.S., Maximov A.A. (2025) Future of Russia-Asia transport routes: issues and perspectives of the North – South ITC. *Vestnik universiteta*, no. 6, pp. 104–117.



ВВЕДЕНИЕ

В эпоху глобальных преобразований транспортные коридоры становятся не просто магистралями, но артериями, питающими экономические и политические процессы. Они создают новые торговые маршруты, формируют альтернативные логистические системы и даже меняют геополитический ландшафт. В этом контексте международный транспортный коридор (далее – МТК) «Север – Юг» – вектор стратегического развития, способный связать Российскую Федерацию (далее – РФ, Россия) с динамично растущими рынками Индии, Ирана и стран Персидского залива.

Исторически Россия ориентировалась на торговые связи с Европой, но быстрое изменение глобального баланса заставляет пересмотреть логистические маршруты. Санкционное давление, технологические ограничения и необходимость поиска новых рынков сделали коридор «Север – Юг» одним из наиболее перспективных альтернативных вариантов. В отличие от традиционного маршрута через Суэцкий канал он предлагает прямой наземный и мультимодальный путь, сокращая расстояния, время доставки и транспортные расходы.

Сегодня МТК «Север – Юг» – это комплексный проект, включающий три ключевых маршрута: западный (через Азербайджан и Иран), восточный (через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийский (по каспийским морским путям). Каждый из этих маршрутов имеет свои преимущества и ограничения, которые требуют детального анализа.

Важным аспектом настоящего исследования является оценка не только текущего состояния коридора, но и его перспектив. В последние годы мы наблюдаем формирование новых торговых альянсов, цифровизацию логистики и рост контейнерных перевозок. МТК «Север – Юг» должен не просто вписаться в эти тенденции, но и стать их катализатором. Вопрос только в том, как быстро он сможет преодолеть инфраструктурные и административные барьеры, чтобы достичь максимальной пропускной способности.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

К наиболее значимым научным работам, посвященным исследованию МТК «Север – Юг», относятся работы Е. Винокурова и соавторов, которые анализируют его интеграцию в евразийский логистический каркас [1–4]. В частности, рассматривается влияние коридора на развитие торговли между странами Центральной Азии и Индией, где ожидаемый рост товарооборота оценивается в два–три раза при улучшении логистической инфраструктуры [4]. А. Захаров анализирует его роль в развитии торговых отношений между Россией и Индией, уделяя внимание политическим и логистическим препятствиям [5].

Зарубежные эксперты также изучают перспективы коридора. Так, цифровизация и технологические инновации в развитии транспортных коридоров – важная область исследований, в рамках которой Н.С. Sarma предлагает концепцию превращения коридора в «цифровой маршрут» путем внедрения блокчейна и автоматизированных логистических решений [6; 7]. В работе R.M. Singh анализируются конкурентные преимущества коридора перед Суэцким маршрутом и даются рекомендации по его интеграции в глобальную торговую систему [8].

Анализ влияния коридора на международную торговлю также представлен в работах, опубликованных в ведущих западных журналах. Например, К. Grigoryan изучает новые экономические и торговые возможности коридора для Индии и Армении, подчеркивая его важность для углубления евразийской интеграции [9]. A.N. Keliwaal и A.S. Mubariz рассматривают роль Афганистана в рамках МТК «Север – Юг», отмечая, что улучшение транспортных связей может способствовать экономическому развитию страны и ее интеграции в международную торговлю [10]. Отдельно стоит отметить исследование С. Mutlu, в котором автор рассматривает коридор в контексте глобальной транспортной сети и указывает на необходимость его адаптации к меняющимся условиям мировой торговли [11]. R. Passi анализирует влияние экономических санкций и меняющейся геополитической ситуации на перспективы коридора, а также его конкурентные преимущества по сравнению с другими маршрутами, включая китайский проект «Один пояс, один путь» [12].

В докладах международных организаций и финансовых институтов подчеркивается необходимость значительных инвестиций в инфраструктуру. Анализ литературы показывает, что МТК «Север – Юг» обладает потенциалом в качестве альтернативного маршрута грузоперевозок в Евразии, а для его успешного развития необходим комплексный подход. В отличие от предыдущих исследований в данной работе

МТК «Север – Юг» – это возможность для России стать полноправным игроком в евразийской торговой системе, изменить траекторию грузопотоков и укрепить свои позиции в глобальной экономике.

Объектом исследования являются международный транспортный коридор «Север – Юг», его инфраструктурные, экономические и логистические особенности. Предметом исследования выступает его роль в развитии международной торговли и трансформации глобальных транспортных маршрутов.

Задачи исследования заключаются в изучении текущего состояния коридора, его грузопотоков и перспектив развития, сравнении маршрута с альтернативными логистическими маршрутами, выявлении основных инфраструктурных и административных барьеров, оценке перспектив коридора в контексте глобальной транспортной динамики. Методы исследования включают анализ открытых данных международных организаций, научных статей и публикаций отечественных и зарубежных авторов, статистические методы обработки логистической информации и экспертные оценки.

Сегодня международный транспортный коридор «Север – Юг» представляет собой разветвленную сеть мультимодальных маршрутов, соединяющих Россию, Иран, Индию и другие страны Евразии. Изначально проект задумывался как сухопутная альтернатива традиционным морским маршрутам через Суэцкий канал, но с учетом современных логистических задач его значение выходит далеко за рамки простой транспортной артерии. На рис. 1 показаны три ключевых маршрута МТК «Север – Юг», которые обеспечивают транспортные связи между Россией, странами Каспийского региона и Южной Азией.



Рис. 1. Маршруты международного транспортного коридора «Север – Юг»

¹ Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов. Режим доступа: https://index1520.com/upload/medialibrary/588/OTLK-N_S-RU.pdf (дата обращения: 25.01.2025).

Западный маршрут проходит через Азербайджан и Иран, соединяя Москву, Астрахань, Баку, Астору, Тегеран, и далее в южные порты Ирана, откуда грузы отправляются в Индию. Этот маршрут считается наиболее перспективным благодаря развитой железнодорожной сети и удобному доступу к основным экономическим центрам Ирана.

Восточный маршрут проходит через Казахстан и Туркменистан, соединяя Оренбург, Болашак, Ашхабад и Серахс, а затем достигает иранской территории.

Транскаспийский маршрут является мультимодальным и сочетает в себе железнодорожные и морские перевозки. Грузы из России следуют через порты Астрахань и Оля на Каспийском море в иранские порты Энзели и Бандар-Аббас, откуда следуют дальше, на юг.

Как уже упоминалось выше, коридор «Север – Юг» играет стратегическую роль в международной торговле и оказывает значительное влияние на развитие регионов России, так как укрепляет их позиции как ключевых узлов маршрута. Астрахань является «каспийскими воротами» России – на ее порты приходится 91 % грузооборота с Ираном [1]. Дагестан выступает лидером в Северо-Кавказском федеральном округе по транзиту автомобильных и морских грузов, а модернизация портов Махачкалы усиливает его значение как логистического центра. Соединение широтных маршрутов с магистралью «Север – Юг» улучшает интеграцию с центральными регионами России, повышая конкурентоспособность коридора.

В последние годы наблюдается устойчивый рост грузопотока по коридору «Север – Юг». В 2023 г. объем перевозок достиг 22,6 млн т, что на 18,9 % больше, чем в 2022 г. Наибольший рост отмечен в морском сообщении, которое увеличилось на 57,1 %, с 3,5 до 5,5 млн т. Это связано с развитием портовой инфраструктуры Каспия и интенсификацией торговых потоков между Россией, Индией и Ираном (табл. 1)².

Таблица 1

Объем перевозок грузов по НСК

Год	2022 г., млн т	2023 г., млн т	Рост 2023 г./2022 г., %
Автомобильный маршрут	5,3	5,5	+ 3,8 %
Морской путь	3,5	5,5	+ 57,1 %
Железнодорожный маршрут	10,2	11,6	+ 13,7 %
Всего	19,0	22,6	+ 18,9 %

Составлено авторами по материалам источника³

Железнодорожный сегмент коридора также продемонстрировал положительную динамику: объем перевозок увеличился на 13,7 % до 11,6 млн т. Это говорит о растущей эффективности железнодорожного транзита, особенно по западному маршруту через Азербайджан и Иран. Однако отсутствие завершенного участка Решт-Астара по-прежнему создает логистические проблемы, требующие дополнительных инвестиций в инфраструктуру.

Автомобильные перевозки показали самый скромный рост (всего 3,8 %), увеличив объем с 5,3 до 5,5 млн т. Это можно объяснить ограниченной пропускной способностью автомобильных переходов и высокой стоимостью междугородних автоперевозок. Модернизация пограничных переходов и улучшение дорожной сети могут повысить значимость этого сегмента в будущем.

ИНВЕСТИЦИИ В МТК «СЕВЕР - ЮГ»

Сегодня развитие коридора требует огромных инвестиций. Общая стоимость проектов «Север – Юг» оценивается экспертами стран-участниц в 38,2 млрд долл. США, из которых 69 % приходится на Западный маршрут, 19 % – на Транскаспийский, 12 % – на Восточный через Казахстан и Туркменистан. Россия играет ведущую роль в проекте, вложив уже 9,5 млрд долл. США в развитие железнодорожных и портовых мощностей на юге страны, включая модернизацию астраханских портов и железнодорожных узлов в Дагестане.

² Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов. Режим доступа: <https://clck.ru/3GMuh7> (дата обращения: 25.01.2025).

³ Дирекция международных транспортных коридоров. Режим доступа: <https://diritc.ru> (дата обращения: 25.01.2025).

Более того, Россия выделила Ирану кредит в размере 1,3 млрд евро на строительство железнодорожного участка Решт-Астара, который, как ожидается, устранит критический пробел в железнодорожном сообщении и обеспечит прямое сообщение из Санкт-Петербурга с портом Бандар-Аббас.

Казахстан, стремясь усилить свою роль в транспортных потоках, инвестировал 1,9 млрд долл. США в 2023 г. в модернизацию железных дорог, соединяющих страну с Туркменистаном и Ираном⁴. Важно отметить маршрут Оренбург – Болашак, который становится важной осью для казахстанского экспорта через Иран в Индию. Индия рассматривает коридор «Север – Юг» как альтернативу Суэцкому каналу, поскольку маршрут через Иран на 40 % быстрее и на 30 % дешевле.

Евразийский банк развития (ЕАБР) уже инвестировал 2,2 млрд долл. США в поддержку транспортных узлов в России, Казахстане и Азербайджане. Кроме того, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АПИВ) рассматривает возможность финансирования проектов цифровизации и логистики⁵.

Частные инвестиции также ускоряют развитие коридора «Север – Юг». Например, «РЖД Логистика» строит терминалы в Астрахани и Махачкале, увеличивая перевалку грузов на 25 %⁶. В Астрахани планируют запустить новый мультимодальный центр, объединяющий железнодорожные, морские и автомобильные перевозки. Иран привлекает капитал для расширения своих портов, в том числе контейнерных терминалов в Бандар-Аббасе. Подписано соглашение на сумму 500 млн долл. США в 2024 г., которое позволит увеличить контейнерооборот порта на 35 %. Иранская компания Kaveh Port and Marine Services строит склады для оптимизации логистики, а Индия инвестирует в порт Чабахар в качестве хаба для торговли с Ираном и Центральной Азией. Дополнительно идет цифровизация грузопотоков, разрабатывается единая платформа транспортных документов и блокчейн-системы для прозрачного учета товаров. Как отмечает В.Ю. Цветков, одним из перспективных направлений цифровизации коридора является использование технологий «скользящей ситуации», когда управление движением осуществляется в режиме реального времени без традиционных светофоров и задержек, что может значительно повысить операционную эффективность всего маршрута [13].

Несмотря на активное развитие, транспортный коридор «Север – Юг» сталкивается с рядом инфраструктурных ограничений, которые замедляют его эффективность и снижают конкурентоспособность. Проблемы маршрута можно разделить на три категории: инфраструктурные, административные, геополитические. Рассмотрим каждую категорию по отдельности.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ БАРЬЕРЫ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, МОРСКОЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Анализ пропускной способности железнодорожных участков коридора «Север – Юг», представленный в табл. 2, позволяет выделить несколько ключевых тенденций.

Таблица 2

Пропускная способность железнодорожных участков

Участок	Пропускная способность, млн т в год	Примечания
Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская	До 27	Основной маршрут по России
Аксарайская – Макара – Бейнеу – Актау – Болашак (Казахстан)	До 11	Загрузка около 2 млн т, резерв 9 млн т
Гармсар – Инче-Бурун (Иран)	6 (с возможностью увеличения до 10)	Электрификация линии повысит пропускную способность
Общая железнодорожная инфраструктура Ирана	До 10	Ограничение на максимальный объем перевозок по сети

⁴ По Шелковому пути. Режим доступа: <https://clck.ru/3GMSXi> (дата обращения: 25.01.2025).

⁵ The Middle Corridor Experience. Режим доступа: <https://clck.ru/3GMtDu> (дата обращения: 25.01.2025).

⁶ РЖД Логистика. Международный транспортный коридор «Север – Юг». Режим доступа: <https://rzdlog.ru/services/north-south-corridor/> (дата обращения: 25.01.2025).

Участок	Пропускная способность, млн т в год	Примечания
Железнодорожный пункт пропуска Сарахс (Туркменистан)	7–10	Основной узел перехода между Ираном и Туркменистаном
Железнодорожный пункт пропуска Акъяй-ла (Туркменистан)	4	Важный транзитный узел
Ширван – Астара (Азербайджан)	10 → 30	Модернизация железнодорожной линии
Железнодорожные пункты пропуска на границе России и Ирана	До 20 (каждый)	Планируется расширение мощностей

Составлено авторами по материалам источника⁷

Железнодорожная инфраструктура коридора развивается неравномерно. Российский сегмент пропускает до 50 пар поездов в сутки и 27 млн т грузов в год, обеспечивая стабильность северной части коридора. Однако в Казахстане, потенциал которого составляет 11 млн т, используется только 2 млн т из-за низкого спроса и административных барьеров. Железнодорожная сеть Ирана также остается слабым звеном: ее максимальная пропускная способность составляет 10 млн т в год, а участок Гармсар – Инче-Бурун требует электрификации для увеличения объема перевозок с 6 до 10 млн т⁸. Перспективным направлением остается модернизация участка Ширван – Астара (Азербайджан), где пропускную способность планируется увеличить с 10 до 30 млн т, что укрепит позиции западного маршрута.

Важно понимать, что железнодорожная инфраструктура МТК «Север – Юг» все еще недостаточно развита и требует значительных модификаций. Возможные пути улучшения ситуации включают оптимизацию пограничных терминалов, цифровизацию логистических процессов и создание контейнерных хабов, которые ускорят перевалку грузов. Как отмечает С.В. Николаев, цифровизация входит в стадию становления как прикладная область, тесно связанная с логикой устойчивого развития, что особенно актуально для интеграции цифровых решений в международные транспортные коридоры и оптимизации всех внутренних логистических процессов [14].

Среди проблем морских перевозок выделяется неравномерная загрузка портов (табл. 3).

Таблица 3

Максимальный объем перевалки морских портов

Порт	Страна	Объем перевалки, млн т	Примечания
Астрахань, Оля	Россия	11,0	26 причалов
Махачкала	Россия	8,3	Все виды грузов
Амирабад	Иран	До 10,0	10 причалов, мультимодальный порт
Энзели	Иран	17,0	14 причалов
Ноушехр	Иран	5,0	Развитие восточной территории завершено в 2014 г.
Туркменбаши	Туркменистан	17,0	Порт открыт в 2018 г., пропускная способность контейнеров – 400 тыс. в год

⁷ «Из варяг в персы». перспективы развития МТК «Север – Юг». Режим доступа: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 25.01.2025).

⁸ Там же.

Порт	Страна	Объем перевалки, млн т	Примечания
Алят	Азербайджан	17,0	Перспективное расширение до 25 млн т
Курык	Казахстан	4,1	Паромный комплекс, судоремонтный завод

Составлено авторами по материалам источника⁹

Российские порты Астрахань и Оля работают не на полную мощность из-за сезонных колебаний уровня воды в Волге, что снижает их пропускную способность и ограничивает заход судов с большой осадкой. Кроме того, отсутствие специализированных терминалов затрудняет обработку некоторых категорий грузов, а это снижает гибкость логистических решений.

Порт Курык (Казахстан) ориентирован на паромные перевозки и пока не развивает контейнерные мощности, что снижает его конкурентоспособность. Бакинский международный морской торговый порт Алят (Азербайджан), несмотря на свой потенциал в 25 млн т в год, пока не достиг заявленных показателей, что требует дальнейшей оптимизации его логистической работы.

Дополнительным фактором, влияющим на стабильность работы порта, являются погодные условия и сезонные навигационные ограничения. Северная часть Каспийского моря подвержена колебаниям уровня воды, которые создают препятствия для круглогодичной работы некоторых причалов. Эти факторы накладывают ограничения на размер судов, а также могут привести к сбоям в работе порта и увеличению времени ожидания груза.

Эффективность транспортного коридора «Север – Юг» во многом зависит от работы пограничных переходов, которые соединяют ключевые звенья маршрута. Анализ данных показывает, что, несмотря на рост объемов перевозок, пропускная способность ряда пограничных переходов ограничена, что замедляет движение грузов. Железнодорожные переходы играют важную роль в функционировании коридора. Астара (Азербайджан – Иран) является самым загруженным железнодорожным пунктом с пропускной способностью около 13,6 млн т в год. Это подтверждает ведущую роль западного маршрута в общем грузообороте МТК «Север – Юг». На других участках ситуация менее благоприятна. Например, Самур (Россия – Азербайджан) и Дербент (Россия – Азербайджан) имеют одинаковую пропускную способность в 8 млн т в год, что ограничивает возможности роста грузооборота между Россией и Азербайджаном¹⁰.

На восточном маршруте коридора пункт Сарахс (Туркменистан – Иран) способен переваливать 7–10 млн т в год, что делает его главным железнодорожным переходом между Центральной Азией и Ираном. Альтернативный маршрут через Акъяйлу (Туркменистан–Иран) гораздо слабее – его пропускная способность составляет 4 млн т в год, что снижает его стратегическое значение.

Автомобильные переходы также перегружены, особенно на направлении Россия – Грузия (Верхний Ларс), по которому в день проходит 1,5 тыс. автомобилей и который остается единственным круглогодичным автомобильным маршрутом через Кавказ. На российско-азербайджанской границе (Яраг – Казмалар) ситуация улучшилась после модернизации, в результате которой количество обрабатываемых транспортных средств увеличилось с 466 до 1,4–2 тыс. автомобилей в день, а пропускная способность возросла до 2 млн т в год. Однако этого все еще недостаточно для удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки.

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ

Помимо физических инфраструктурных ограничений, коридор «Север – Юг» сталкивается с серьезными административными барьерами, которые замедляют скорость грузоперевозок и повышают их стоимость. Среди основных проблем – несогласованность тарифной политики стран-участниц, сложность таможенных процедур и отсутствие цифровых решений для управления документами [15].

⁹ «Из варяг в персы». перспективы развития МТК «Север – Юг». Режим доступа: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 25.01.2025).

¹⁰ Там же.

В настоящее время тарифная политика на различных маршрутах коридора остается разрозненной. Россия, Иран, Азербайджан, Казахстан и Туркменистан устанавливают собственные тарифы на перевозку грузов, что приводит к колебаниям транспортных расходов и усложняет планирование логистики. Отсутствие единой тарифной системы затрудняет прогнозирование затрат для перевозчиков и делает коридор менее привлекательным по сравнению с Суэцким каналом, который имеет стабильную и предсказуемую тарифную политику.

Еще одна проблема – это сложность таможенного оформления. Таможенные процедуры в Иране, Азербайджане и Туркменистане требуют значительного объема документации, а на некоторых участках коридора задержки в оформлении грузов могут достигать 48 ч, особенно если возникают вопросы, связанные с сертификацией товаров или проверкой груза.

Решением этих проблем может стать внедрение цифровых платформ для обмена данными и автоматизации таможенного оформления. Некоторые страны уже предпринимают шаги в этом направлении: например, в России активно развивается система «Единое окно», которая позволяет сократить бюрократические проволочки при оформлении грузов [2]. Однако для эффективной работы коридора необходима единая цифровая логистическая платформа между всеми странами-участницами проекта. Более того, как показывает анализ Д.А. Рубана, азиатские страны активно развивают цифровизацию с помощью различных управленческих практик, уделяя особое внимание устойчивости – аналогичный вектор важен и для всех остальных стран, имеющих отношение к МТК «Север – Юг» [16].

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ

Коридор «Север – Юг» проходит через регионы, подверженные геополитической нестабильности, что создает дополнительные риски для его развития. Одним из главных факторов риска является санкционное давление. Иран, выступающий важнейшим транзитным узлом коридора, находится под жесткими санкциями со стороны Соединенных Штатов Америки и стран Европейского союза (далее – ЕС, Евросоюз), что ограничивает возможности привлечения западных инвестиций.

Еще одна потенциальная проблема – региональная нестабильность. Коридор проходит через Кавказ, Каспийский регион, Иран и Центральную Азию – районы, где периодически возникают военные и политические конфликты. Такая специфика маршрута негативно влияет на его репутацию, и перевозчики больше склоняются к Суэцкому каналу.

Дополнительная проблема связана с конкуренцией со стороны альтернативных маршрутов. Китай активно развивает транспортный коридор через Казахстан («Новый шелковый путь»), а европейские страны инвестируют в Транскаспийский международный транспортный маршрут (Средний коридор). Эти альтернативные коридоры также предлагают маршруты для перевозки грузов из России, Ирана и Центральной Азии, что усложняет конкуренцию за грузопотоки.

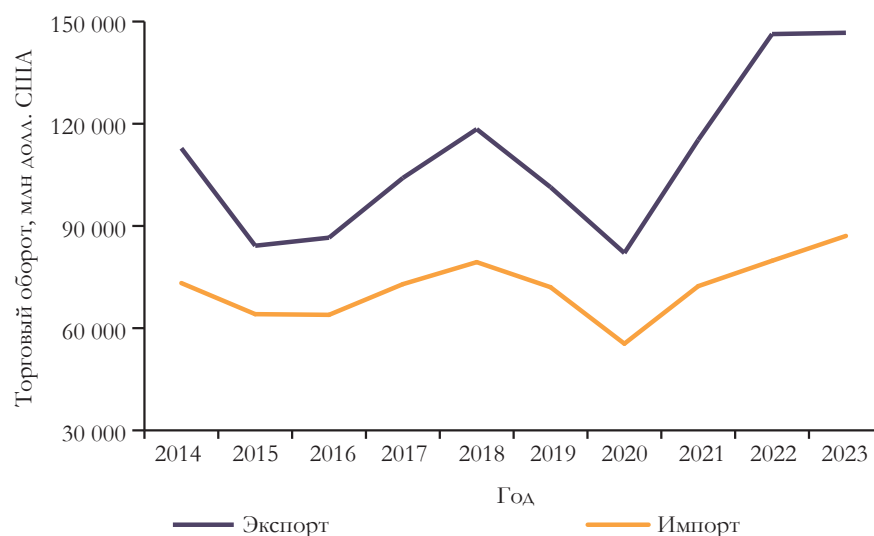
ПРОГНОЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Современная геополитическая ситуация диктует новые правила для всех участников рынка, особенно это заметно при анализе торговых отношений стран Азии со всем остальным миром. Более 20 % товаров, произведенных в странах Центральной и Южной Азии, движется на север, в сторону России и стран ЕС, а общая сумма экспорта и импорта между этими странами заметно возрастает (рис. 2).

Экспорт Евросоюза в Центральную и Южную Азию вырос на 40 % в 2021 г. благодаря восстановлению производственных цепочек и увеличению спроса на промышленную продукцию. В 2022 г. он увеличился на 27 % благодаря финансированию инфраструктурных проектов и расширению рынка, но в 2023 г. рост замедлился и стабилизировался на уровне 146,7 млрд долл. США. Европейские товары по-прежнему пользуются спросом, но конкуренция со стороны Китая снижает долю Евросоюза в регионе. Импорт из союза также растет: + 30 % в 2021 г., но стабилизация рынков и внутрирегиональная торговля замедлили рост до 10 % в 2022 г. и 9 % в 2023 г., снижая зависимость региона от европейских товаров (рис. 3).

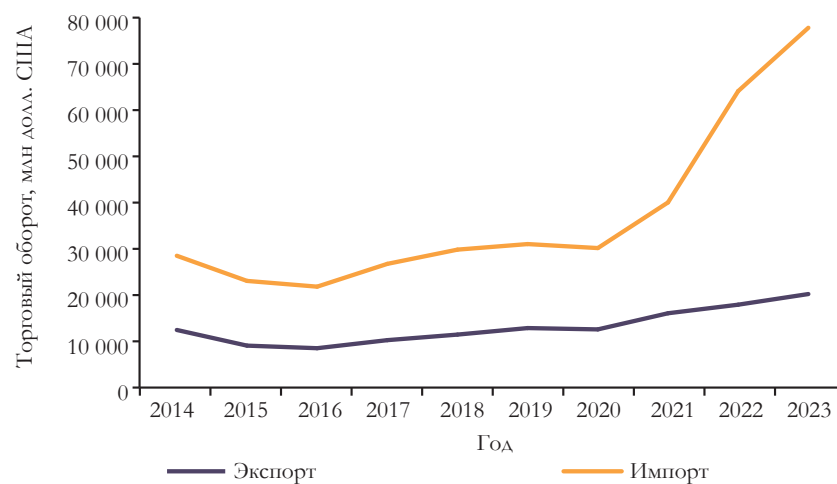
Что касается России, то за три года российский экспорт увеличился на 25 % за счет поставок энергоносителей, металлов и продовольствия, но темпы роста ниже, чем у Евросоюза, что требует диверсификации торговли. Импорт России из региона вырос почти вдвое – с 40 млрд долл. США в 2021 г. до 77,8 млрд долл. США в 2023 г., причем резкий скачок произошел в 2022 г. (+ 60 %) из-за изменения

торговых маршрутов, импортозамещения и увеличения закупок продовольствия и текстиля. Рост продолжился и в 2023 г. (+ 21 %), что подтверждает активную торговую интеграцию и изменение логики. Для коридора «Север – Юг» изменения означают увеличение нагрузки, что делает этот маршрут стратегически важным альтернативным маршрутом Суэцкому каналу и китайским транспортным путям.



Составлено авторами по материалам источника¹¹

Рис. 2. Торговый оборот Центральной и Южной Азии со странами ЕС в 2014–2023 гг.



Составлено авторами по материалам источника¹²

Рис. 3. Торговый оборот Центральной и Южной Азии с Россией в 2014–2023 гг.

На основании данных Евразийского банка развития построена табл. 4, в которой прогнозируется значительный рост грузопотоков по коридору «Север – Юг» в ближайшие годы [17]. В 2023 г. общий объем перевозок составил 19 млн т, а к 2030 г. может превысить 30 млн т, что свидетельствует о высокой динамике развития маршрута.

¹¹ UNCTADstat. United Nations Conference on Trade and Development Statistics. Режим доступа: <https://unctadstat.unctad.org/EN/> (дата обращения: 25.01.2025).

¹² Там же.

Таблица 4

Прогноз объемов грузопотока по направлениям МТК «Север – Юг»

Маршруты	2023 г. (факт), млн т	2025 г. (прогноз), млн т	2030 г. (прогноз), млн т	2035 г. (прогноз), млн т
Западный маршрут	8,0	9	13	18
Восточный маршрут	1,1	2	4	5
Транскаспийский маршрут	3,9	5	8	9
Всего	13,0	16	25	32

Составлено авторами по материалам источника [1]

Основными альтернативами сегодня являются Суэцкий канал, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) и Северный морской путь (СМП). Каждый из них имеет свои преимущества и ограничения, но анализ показывает, что в ближайшие годы МТК «Север – Юг» может занять лидирующее положение среди традиционных маршрутов, особенно в торговле между Россией, Ираном, Индией и странами Персидского залива [18]. Суэцкий канал на сегодняшний день остается основным маршрутом для торговли между Европой и Азией, но из-за его критической уязвимости все чаще возникает необходимость в альтернативных вариантах. Геополитические риски, такие как блокировка контейнеровоза Ever Given в 2021 г., свидетельствуют о его уязвимости к авариям и кризисам. Растущие транзитные тарифы увеличивают расходы грузоотправителей. Все это делает коридор «Север – Юг» привлекательной альтернативой благодаря более коротким срокам доставки и независимости от морских рисков. Более того, заметно, что доставка грузов через по маршрутам коридора на 30–40 % быстрее при такой же стоимости (табл. 5).

Таблица 5

Сроки и стоимость доставки по маршрутам, 2024 г.

Маршрут	Среднее время доставки, дней	Цена перевозки (за тонну в контейнере), евро
Суэцкий канал (Москва – Индия)	35–40	500–600
Западный маршрут МТК	21–28	479
Восточный маршрут МТК	27–32	500
Транскаспийский маршрут (ТМТМ)	34–40	564

Составлено авторами по материалам источника¹³

Транскаспийский международный маршрут, проходящий через Казахстан, Азербайджан и Грузию, является отличным вариантом для перевозок, но имеет ряд ограничений. Большое количество перевалок между различными видами транспорта увеличивает логистические затраты. Пропускная способность каспийских портов остается ограниченной, что снижает масштабируемость маршрута.

Северный морской путь рассматривается как альтернатива традиционным маршрутам, но подходит не для всех грузов. Его сезонность требует ледокольной проводки в зимний период, увеличивая стоимость транспортировки. Портовая инфраструктура ограничена и нуждается в модернизации, что снижает привлекательность маршрута для контейнерных перевозок. Кроме того, экологические ограничения затрудняют транспортировку нефти и газа, создавая дополнительные барьеры для экспортеров.

МТК «Север – Юг» в обозримом будущем может заменить Суэцкий канал и другие маршруты благодаря своей независимости от геополитических и климатических факторов, более коротким срокам доставки и активному развитию инфраструктуры.

¹³ РЖД Логистика. Международный транспортный коридор «Север – Юг». Режим доступа: <https://rzdlog.ru/services/north-south-corridor/> (дата обращения: 25.01.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие МТК «Север – Юг» выходит за рамки инфраструктурного проекта и становится ключевым элементом геоэкономической трансформации Евразии. В контексте глобальных изменений этот коридор предлагает России и ее партнерам устойчивый маршрут для диверсификации торговых потоков, снижения зависимости от традиционных логистических маршрутов и интеграции в динамично развивающиеся рынки Индии, Ирана и стран Персидского залива.

На сегодняшний день запущено достаточно большое количество проектов по развитию МТК «Север – Юг», в инвестиционной деятельности принимают активное участие все страны, которые заинтересованы в данном коридоре. Как было отмечено выше, каждое из мероприятий нацелено решить проблемы недостаточного развития торгового маршрута и построить конкурентоспособный проект, который впоследствии ускорит и удешевит торговлю между странами-участниками.

Одним из наиболее значимых проектов является строительство участка железной дороги Ренг – Астара в Иране, который устранит разрыв в западном маршруте и обеспечит сквозное железнодорожное сообщение между Россией и Персидским заливом. Строительство 165 км пути планируется завершить в 2025–2028 гг., а стоимость проекта оценивается в 1,6 млрд долл. США. Это важный шаг, который значительно повысит привлекательность коридора и снизит зависимость от автомобильных перевозок на этом участке.

Другой ключевой задачей является обновление участка Сумгаит – Ялама в Азербайджане, которое увеличит пропускную способность железнодорожной линии до 60 млн т в год. На уровне пограничной инфраструктуры ведутся работы по расширению пунктов пропуска между этими странами. Инвестиции в размере 60 млн долл. США направлены на увеличение пропускной способности до 20 млн т в год к 2030 г., что поможет устранить административные и логистические задержки на границах.

Важным элементом модернизации является развитие портовой инфраструктуры. В России запущен проект по реконструкции Астраханского порта, включающий углубление канала и строительство новых причалов. В Иране аналогичные работы ведутся по развитию порта Энзели, где к 2028 г. планируется увеличить пропускную способность до 25 млн т в год. В сфере железнодорожных перевозок продолжается электрификация участка Трубная – Баскунчак – Аксарайская в России, что поможет повысить скорость движения поездов и увеличить пропускную способность. Кроме того, ведется работа над дорожной инфраструктурой, в том числе над трассой Астрахань – Махачкала – Дербент, где к 2027 г. планируется расширить покрытие и модернизировать пропускные пункты.

Вышеприведенный анализ подтверждает конкурентные преимущества МТК «Север – Юг» перед Суэцким каналом, однако реализация проекта сталкивается с рядом инфраструктурных и административных барьеров.

В будущем «Север – Юг» может не только перераспределить глобальные грузопотоки, но и изменить экономическую карту региона, превратив Россию в центр евразийской торговли. Успешная реализация проекта станет важным шагом на пути к созданию устойчивой логистической системы, способной ответить на вызовы XXI в.

Список литературы

1. Винокуров Е., Амангельды С., Ахунбаев А., Забоев А., Кузнецов А., Малахов А. Евразийский транспортный каркас. Алматы: Евразийский банк развития; 2024. 110 с.
2. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Алматы: Евразийский банк развития; 2022. 84 с.
3. Винокуров Е., Ахунбаев А., Чуев С., Адахаев А. Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды. Алматы: Евразийский банк развития; 2024. 92 с.
4. Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Алматы: Евразийский банк развития; 2021. 100 с.
5. Zakharov A.I. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. MGIMO Review of International Relations. 2023;2(16):216–234. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234>
6. Sarma H.C. Turning the International North–South Corridor into a “Digital Corridor”. 2018;4(9):124–138.
7. Sarma H.C., Jafarova V. International North–South Transportation Corridor: Azerbaijan at Crossroads. Azerbaijanian Journal of Economics and Social Studies. 2017;1(4):13–29.

8. *Singh R.M.* International North–South Transport Corridor: Re-energising India’s Gateway to Eurasia. Institute for Defence Studies and Analyses; 2015.
9. *Grigoryan K., Khachikyan S., Avetisyan A., Egnatosyan S.* International North-South Transport Corridor: New Economic and Trade Opportunities for India and Armenia. E3S Web of Conferences. 2024;549:06002.
10. *Kelivaal A.N., Mubariq A.S.* International North – South Transport Corridor Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan. Educational Administration: Theory and Practice. 2024;11(30):28–36.
11. *Mutlu C.* North – South Corridor Programme in the CES: Spatial, Political, and Operational Bottlenecks. Copenhagen Business School; 2019.
12. *Passi R.* Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC. 2017;112.
13. *Цветков В.Я.* Электронный менеджмент в отраслях. E-Management. 2023;4(6):14–21. <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-14-21>
14. *Николаев С.В.* Многоаспектность и системность цифровой трансформации: устойчивое развитие на примере транспортного комплекса. E-Management. 2023;3(6):39–50. <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-3-39-50>
15. *Малышева Д.Б.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» и страны Центральной Азии. Ближний и Постсоветский Восток. 2024;4(8):7–21.
16. *Рубан Д.А.* Современный азиатский опыт цифровизации и устойчивого развития экономики и управления. Рецензия на книгу «Business and management in Asia: digital innovation and sustainability» (Springer, 2023). E-Management. 2023;4(6):125–130. <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-125-130>
17. *Vinokurov E.Y., Akhunbaev A., Zaboiev A.I.* International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity. Russian Journal of Economics. 2022;2(8):159–173. <https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.86617>
18. *Далджит С.* Влияние транспортного коридора «Север – Юг» на экономическую интеграцию России и Индии: анализ возможностей и проблем. Экономика и предпринимательство. 2023;5(154):324–327. <https://doi.org/10.34925/EIP.2023.154.5.061>

References

1. *Vinokurov E., Amangeldy S., Akhunbaev A., Zaboiev A., Kuznetsov A., Malakhov A.* The Eurasian transport framework. Almaty: Eurasian Development Bank; 2024. 110 p. (In Russian).
2. *Vinokurov E., Akhunbaev A., Zaboiev A., Usmanov N.* International North – South Transportation Corridor: investment solutions and soft infrastructure. Almaty: Eurasian Development Bank; 2022. 84 p. (In Russian).
3. *Vinokurov E., Akhunbaev A., Chuev S., Adakbaev A.* Infrastructure in Eurasia: short- and medium-term trends. Almaty: Eurasian Development Bank; 2024. 92 p. (In Russian).
4. *Vinokurov E., Akhunbaev A., Shashkenov M., Zaboiev A.* International North – South Transportation Corridor: creating transport framework in Eurasia. Almaty: Eurasian Development Bank; 2021. 100 p. (In Russian).
5. *Zakharov A.I.* The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. MGIMO Review of International Relations. 2023;2(16):216–234. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234>
6. *Sarma H.C.* Turning the International North–South Corridor into a “Digital Corridor”. 2018;4(9):124–138.
7. *Sarma H.C., Jafarova V.* International North–South Transportation Corridor: Azerbaijan at Crossroads. Azerbaijanian Journal of Economics and Social Studies. 2017;1(4):13–29.
8. *Singh R.M.* International North–South Transport Corridor: Re-energising India’s Gateway to Eurasia. Institute for Defence Studies and Analyses; 2015.
9. *Grigoryan K., Khachikyan S., Avetisyan A., Egnatosyan S.* International North-South Transport Corridor: New Economic and Trade Opportunities for India and Armenia. E3S Web of Conferences. 2024;549:06002.
10. *Kelivaal A.N., Mubariq A.S.* International North – South Transport Corridor Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan. Educational Administration: Theory and Practice. 2024;11(30):28–36.
11. *Mutlu C.* North – South Corridor Programme in the CES: Spatial, Political, and Operational Bottlenecks. Copenhagen Business School; 2019.
12. *Passi R.* Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC. 2017;112.
13. *Tsvetkov V.Ya.* Electronic management in industries. E-Management. 2023;4(6):14–21. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-14-21>
14. *Nikolaev S.V.* Multidimensional and systematic digital transformation: sustainable development on the example of the transport industry. E-Management. 2023;3(6):39–50. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-3-39-50>

15. *Malysheva D.B.* North – South International Transport Corridor and Central Asian Countries. Middle & Post-Soviet East. 2024;4(8):7–21. (In Russian).
16. *Ruban D.A.* Contemporary Asian experience of digitalization and sustainable development in economy and management. A review of the book “Business and management in Asia: digital innovation and sustainability” (Springer, 2023). E-Management. 2023;4(6):125–130. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/2658-3445-2023-6-4-125-130>
17. *Vinokurov E.Y., Abunbaev A., Zaboiev A.I.* International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity. Russian Journal of Economics. 2022;2(8):159–173. (In Russian). <https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.86617>
18. *Daljit S.* The impact of the North-South transport corridor on the economic integration of Russia and India: Analysis of opportunities and challenges. Ekonomika i predprinimatelstvo. 2023;5(154):324–327. (In Russian). <https://doi.org/10.34925/EIP.2023.154.5.061>