

УДК 338

СОВРЕМЕННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПАРАДИГМЫ И ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЛАНДШАФТА: ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»¹И.Н. Малиновская, ²Е.Н. Ноздрачева, ¹А.Р. Чухлебова¹ Юго-Западный государственный университет, Курск, email: M.Inna19@yandex.ru, annachuhlebova11@mail.ru² Курский государственный аграрный университет имени И.И. Иванова, Курск, email: Lena07121977@mail.ru

Аннотация. В данном исследовании анализируется текущее состояние международного транспортного коридора «Север-Юг» в условиях действующего санкционного давления и трансформации существующих логистических цепочек. На основе анализа функционирования Махачкалинского морского порта и реализации инфраструктурных проектов в Астраханской, Волгоградской областях, а также Чеченской Республике исследование демонстрирует прямые и косвенные экономические эффекты, включая создание рабочих мест и увеличение поступлений в бюджет. Особое внимание уделяется выявленным проблемным аспектам, таким как задержки в строительстве железнодорожного участка Решит-Астара и уточнению оценки перспективных объемов грузопотоков до 2030 года, что является важным элементом прогнозирования развития транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, внешняя торговля, региональный эффект, дорожная карта, транспортная инфраструктура, санкционное давление, трансформация логистических цепочек, экономический эффект.

MODERN LOGISTICS PARADIGMS AND THE FORMATION OF A NEW ECONOMIC LANDSCAPE: THE IMPORTANCE OF THE NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR¹I.N. Malinovskaya, ²E.N. Nozdracheva, ¹A.R. Chuhlebova¹ Southwest State University, Kursk, email: M.Inna19@yandex.ru, annachuhlebova11@mail.ru² Kursk State Agrarian University named after I.I. Ivanov, Kursk, email: Lena07121977@mail.ru

Abstract. The relevance of the topic. This study analyzes the current state of the North-South international transport corridor in the context of the current sanctions pressure and the transformation of existing logistics chains. Based on the analysis of the functioning of the Makhachkala seaport and the implementation of infrastructure projects in the Astrakhan, Volgograd regions, as well as the Chechen Republic, the study demonstrates direct and indirect economic effects, including job creation and increased budget revenues. Special attention is paid to the identified problematic aspects, such as delays in the construction of the Rasht-Astara railway section and the refinement of estimates of prospective cargo flows until 2030, which is an important element in forecasting the development of transport infrastructure.

Keywords: international transport corridor, foreign trade, regional effect, roadmap, transport infrastructure, sanctions pressure, transformation of logistics chains, economic effect.

Дата поступления статьи в редакцию: 10.05.2026

Дата принятия статьи в печать: 08.07.2026

Введение

Международный транспортный коридор «Север–Юг» представляет собой значимый элемент транспортной системы Евразии. Его соединение с преобладающими широтными маршрутами по направлению Восток–Запад (Китай–ЕС), включая транзитный путь через Казахстан, Россию и Белоруссию, позволяет транспортному коридору выступать в качестве ключевого фактора при формировании новых логистических схем. Особенно это актуально в контексте восстановления международных транспортно-логистических цепочек, нарушенных в 2022–2023 годах вследствие сбоев традиционных поставок. В перспективе данный коридор способен способствовать расширению взаимной торговли и укреплению сотрудничества между Россией, Индией, а также странами Центральной Азии и Ближнего Востока.

Цель исследования

Цель исследования ставит перед собой глубокий анализ трансформации логистических цепочек, фокусируясь на международном транспортном коридоре «Север-Юг», оценку теку-

щего состояния инфраструктуры, расчет потенциальных региональных выгод, индефикацию проблем и разработку практических рекомендаций по его оптимизации. Проект призван укрепить сухопутные транспортные связи, предлагая альтернативу существующим маршрутам, особенно в условиях внешнего давления.

Материал и методы исследования

Методологическая основа исследования базируется на системном, сравнительном и аналитическом подходах. В ходе работы применялись методы системного анализа, индукции и дедукции, экономико-статистический и сравнительный методы, а также элементы структурно-функционального анализа для выявления тенденций и взаимосвязей между внешнеторговыми процессами и таможенно-тарифным регулированием.

Результаты исследования

Исследование показало, что хотя международный транспортный коридор «Север-Юг» уже функционирует, его становление как полноценной единой транспортной системы продолжается. Анализ показал, что развитие транспортного коридора приносит регионам ощутимые выгоды трех типов: прямые (увеличение объёмов перевозов грузов и контейнеров), косвенные (создание новых рабочих мест и поддержка развития малых логистических компаний) и бюджетные (рост налоговых поступлений). Прогнозируется, что при условии запуска железнодорожного участка Решт-Астара к 2028 году и завершения всех работ в порту Махачкала к 2030 году, общий грузопоток по международному транспортному коридору «Север-Юг» может достичь 30-35 миллионов тонн, может достичь 30-35 миллионов тонн, что более чем вдвое превысит показатели, заложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации. В связи с этим остается актуальной задача перенаправления российского экспорта на рынки Индии, Ирана и государств Персидского залива, что планируется осуществить путем формирования более простой и интегрированной логистической цепочки.

Результаты данного исследования могут послужить основой для разработки государственных программ инвестирования в транспортную инфраструктуру южных регионов России, а также для формирования экспортных стратегий коммерческих компаний, ориентированных на индийский и иранский рынки.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» охватывает железнодорожные, автомобильные, морские и речные маршруты общей протяжённостью около 7200 км. По данному коридору перевозят широкий спектр грузов, включая зерно, уголь и черные металлы, при этом объёмы перевозок постепенно увеличиваются по всем направлениям и видам транспорта.

Структура инфраструктуры международного транспортного коридора «Север-Юг» включает три альтернативных маршрута, которые дифференцируются по модальности транспортировки, используемым видам транспорта и уровню подверженности внешним воздействиям. Каждое из этих направлений характеризуется специфическими рабочими показателями, что определяет их разнообразную применимость или интенсивность использования исходя из изменяющейся геополитической и экономической среды.

Первое направление — западное — основано на железнодорожном сообщении через территорию Азербайджанской Республики. Перемещение грузов осуществляется посредством пограничного перехода Ялама-Самур, далее по железнодорожным сетям Азербайджана к иранской границе. В настоящее время данный сегмент характеризуется максимальной загруженностью, что обусловлено наличием развитой железнодорожной инфраструктуры и относительно отработанными процедурами таможенного оформления.

Однако потенциал данной ветви ограничивается наличием критического инфраструктурного дефицита, в частности, отсутствием функционирующего железнодорожного сообщения на иранском участке между городами Решт и Астара. Эта незавершенность вынуждает логистических операторов применять временные решения, включающие перевалку грузов на автомобильный транспорт, что приводит к снижению общей пропускной способности и увеличению совокупного транзитного времени.

Вторая ветвь — транскаспийская — интегрирует морской и портовый компоненты, формируя комбинированный логистический подход. Начальные пункты отправления включают российские порты Астрахань, Оля (Астраханская область) и Махачкала. Последующая транспор-

тировка грузов осуществляется по акватории Каспийского моря до иранских портов Энзели, Амирабад и Каспиян.

Особенность данного маршрута обусловлена потребностью в специализированном флоте: в частности, требуются паромы для транспортировки колесной техники и суда класса «река-море», способные функционировать в условиях ограниченных глубин Волго-Каспийского канала. В отличие от западной ветви, транскаспийское направление не сталкивается с проблемой фрагментации железнодорожной сети, однако критическим ограничивающим фактором здесь является дефицит судов и недостаточная пропускная способность причальной инфраструктуры в иранских портах.

Третья ветвь - восточная - проходит по территории Казахстана и Туркменистана. Она является исключительно сухопутным маршрутом, что придает ему существенное преимущество, заключающееся в возможности обхода потенциально нестабильных геополитических регионов (в том числе Закавказья) и независимости от состояния каспийского паромного флота.

Согласно статистическим данным за 2025 год, восточное направление продемонстрировало наиболее выраженную динамику развития, характеризующуюся увеличением контейнерооборота на 94,8% в годовом исчислении. Такой существенный прирост объясняется перенаправлением грузопотоков с западной и транскаспийской ветвей, вызванным инфраструктурными ограничениями, присущими этим двум маршрутам.

Восточная ветвь, однако, сопряжена с определенными недостатками, такими как большая протяженность по сравнению с западным маршрутом и необходимость прохождения дополнительных пограничных процедур (например, на границах Казахстан - Туркменистан и Туркменистан - Иран), что влечет за собой повышение транзакционных издержек. Тем не менее, в условиях современной геополитической нестабильности логистические операторы все чаще отдают предпочтение предсказуемости сухопутного обходного пути.[2]

Ключевым фактором для постепенного переориентирования на Восток стал 2022 год, когда Россия столкнулась с беспрецедентными санкционными ограничениями. Традиционные рынки экспорта начали закрываться, а устоявшиеся логистические цепочки подверглись серьезным нарушениям. Помимо этого, российские грузоотправители столкнулись с дискриминацией со стороны западных страховых компаний, которые отказались страховать грузы, поступающие из России [6].

Период 2020-х годов отмечен обострением геополитической нестабильности, что привело к необходимости переоценки традиционных представлений о надёжности транспортных коммуникаций. Маршруты, пролегающие под юрисдикцией западных стран и их союзников, включая Суэцкий канал, обнаружили значительную подверженность внешним воздействиям, таким как санкционные режимы, инциденты военно-политического характера и нарушения функционирования инфраструктуры. В данном контексте Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») для Российской Федерации, а также её партнёров в рамках ЕАЭС и БРИКС, трансформировался из стадии концептуальной разработки в операционной применимой альтернативе, способную функционировать как резервная транспортная магистраль.

Суть данной трансформации заключается в переходе от парадигмы «глобальной логистики» к региональной модели. При прежнем подходе основным критерием служила оптимизация транзакционных затрат в условиях сравнительно устойчивого внешнего рынка. Однако текущая геополитическая обстановка актуализирует иные приоритеты: устойчивость логистических цепей к внешнему давлению, гарантированную предсказуемость сроков поставки и потенциал диверсификации маршрутов, сохраняющий при этом экономическую целесообразность.

Анализ эмпирических данных выявляет значимые преимущества МТК «Север-Юг» в сравнении с маршрутом через Суэцкий канал, особенно в части сокращения транзитного времени. В частности, транспортировка грузов из портов Индии и государств Персидского залива в центральные регионы Российской Федерации и далее в страны Восточной Европы по традиционным южным маршрутам требует от 45 до 60 суток. Применение коридора «Север-Юг», будь то посредством комбинированной железнодорожно-паромной переправы через Каспийское море или сухопутных участков по территории Ирана, обеспечивает сокращение этого периода до 25–30 суток. Данное сокращение времени доставки не является ситуативным, а обусловлено системными факторами, что позволяет рассматривать МТК «Север-Юг» не просто как вспомогательную, но как конкурентоспособную компоненту глобальной транспортной системы.

Согласно оценкам, представленным в Транспортной стратегии Российской Федерации, к 2035 году, общий объем торговли между странами, формирующими коридор «Север–Юг», должна была достигнуть 400 тысяч контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что соответствовало бы примерно 10 миллионам тонн. Однако стремительное развитие событий уже развеяло эти, казалось бы, смелые предложения. В настоящее время реальные грузопотоки, оцениваемые в 15, а порой и в 50 миллионов тонн, осмысливаются как новая, гораздо более высокая реальность, превосходящая первоначальные стратегические ожидания почти в пять раз.

Региональные последствия Международного транспортного коридора «Север–Юг» обусловлены не только увеличением грузопотока, но и развитием связанных видов деятельности, таких как склады, придорожные сервисы и таможенные терминалы, подтверждением этому служит опыт реализации проектов на БАМе и трассе «Таврида». Разбивка, приведенная в таблице 1 и разделяющая эффекты на прямые, косвенные и бюджетные, базируются на данных региональных министерств экономики за 2024–2025 годы, а также на прогнозах до 2030 года с учетом параметров совместного логистического центра в порту Махачкала, разработанного совместно с Ираном [5].

Проведенный анализ показал, что наиболее короткий срок окупаемости инвестиций составляет в Дагестане 7–8 лет. Это вызвано действием режимом в данном регионе (особой экономической зоной) и увеличением объемов перевалки зерна. В Чеченской Республике этот период в два раза продолжительнее, чему способствует высокая финансовая поддержка региона и необходимость дополнительного строительства подъездных путей. Важным аспектом является то, что косвенные эффекты, связанные с созданием малых логистических предприятий и новых рабочих мест, в Астраханской области и Дагестане к 2025 году могут превзойти прямые бюджетные поступления. Это указывает на то, что мультипликативный эффект от развития международного транспортного коридора наиболее ярко проявляется в сфере смежных услуг.

Таблица 1

Детализированный экономический эффект от развития международного транспортного коридора «Север–Юг», для регионов Российской Федерации (прямые, косвенные и бюджетные эффекты) [1]

Регион	Прямой эффект	Косвенный эффект	Бюджетный эффект
Астраханская область	с 3,2 (2023 г.) до 12–14 (2030 г.)	4 логистических парка (3200 раб. мест)	+ 4,7 (в основном за счет акцизов и налога на прибыль резидентов портовой ОЭЗ)
Республика Дагестан	с 3,5 (2023 г.) до 9–11 (2030 г.); дополнительно зерновой транзит 1,5 млн. т.	«Сухой порт» + центр экспортной переработки (5000 раб. мест) из них 1200 – в портовой зоне	+ 6,2 (включая рост НДС и налога на имущество от ОЭЗ «Махачкала»)
Волгоградская область	Контейнерооборот с 80 тыс. TEU до 450 тыс. TEU	2 ТЛЦ на узлах им. М. Горького и Сарепта (1800 раб. мест)	+ 3,1 (за счет ускоренного контейнерного оборота и сокращения порожнего пробега)
Чеченская республика	Транзитный поток (авто) с 6,5 тыс. ед. сутки до 9,8 тыс. ед. сутки	Придорожные сервисные зоны (5 модулей) + ремонтная база (700 раб. мест)	+ 0,9 (акцизы на топливо и плата за парковки)

Современный этап развития транспортного комплекса с несколькими видами перевозок «Север–Юг» характеризуется переходом к системному формированию базовой инфраструктуры в южных регионах. В настоящее время основное внимание уделяется проектам в Дагестане и Волгоградской области, что направлено на снижение нагрузки на транспортные узлы. Вместе с тем, ограничивающим фактором остаётся задержка ввода объектов. Так, модернизация автомобильных дорог опережает развитие портовой и гидротехнической инфраструктуры, а строительство железнодорожного участка Решт–Астара перенесено на 2028 год. В результате сохраняется разрыв в обеспечении бесшовности западного направления маршрута (Таблица 2).

Решение данных недостатков требует многоуровневый подход. В Волгоградской области уже построены путепроводы, что позволило устранить заторы на трассе Р-22. В Дагестане планируется к 2028 году завершить строительство объездных дорог вокруг Дербента, Махачкалы и Хасавюрта с целью переноса транзитного трафика из городских зон [7].

Функционирование Международного транспортного коридора «Север-Юг», несмотря на рассмотрение его в роли альтернативы Суэцкому каналу и возрастающий к нему интерес, ограничивается комплексом системных вызовов. В данном разделе представлены три основных фактора, способных существенно снизить эффективность коридора, если не будут предприняты адекватные и своевременные меры.

Гидротехнический барьер: Волго-Каспийский магистральный судоходный канал. Этот объект является единственным звеном, обеспечивающим сообщение между внутренней водной системой России и Каспийским морем, что придает ему критическое значение для транскаспийского направления. Основная проблематика связана с ограниченными навигационными глубинами. Согласно актуальным навигационным данным, в отдельные периоды, особенно при низком уровне воды (межень), пороговая глубина не превышает 4,5 метров. Это ограничение препятствует прохождению судов с полной коммерческой загрузкой, поскольку их проектная осадка в груженом состоянии зачастую превышает указанный параметр. В результате операторы вынуждены либо сокращать объем перевозимого груза, либо осуществлять его перевалку на суда с меньшей осадкой, что сопряжено с увеличением как удельных издержек, так и общего времени обработки. Несмотря на то, что традиционным решением служат дноуглубительные работы, их текущие объемы и периодичность не соответствуют растущему грузопотоку. Без радикального увеличения глубин до проектных 5,5–6 метров транскаспийское направление сохранит статус «бутылочного горлышка».

Железнодорожный разрыв: участок Решт — Астара (Иран). Протяженность недостающего звена составляет 162 километра. Предполагалось, что именно этот отрезок должен был замкнуть западную железнодорожную ветвь коридора, обеспечивая прямое сообщение от российских границ до портов Персидского залива. Однако реализация проекта столкнулась с внешнеполитическими факторами. Плановое подписание контракта на строительство, намеченное на апрель 2026 года, было сорвано. Эксперты связывают это с усилением конфликта на Ближнем Востоке, что привело к изменению распределения ресурсов и внимания иранской стороны на другие приоритетные задачи. Вследствие этого западная ветвь в настоящее время не функционирует в полной мере: грузы, поступающие по железной дороге до Астары, требуют перегрузки на автотранспорт для преодоления 162-километрового участка, а затем последующей перегрузки обратно в железнодорожные вагоны. Это не только замедляет процесс доставки, но и значительно увеличивает риски повреждения грузов.

Судостроительный дефицит: нехватка специализированного флота. Транскаспийская и, отчасти, западная ветви коридора требуют наличия судов класса «река-море» (для работы на Волге и в Каспии), а также танкеров ледового класса (для навигации в северной части Каспия в зимний период). Анализ рынка указывает на острую нехватку такого тоннажа. Отечественные судостроительные предприятия, в частности завод «Лотос» (Астраханская область), сталкиваются с хроническими проблемами финансирования и недостаточной загрузкой мощностей. Инвестиционный цикл строительства одного судна достигает нескольких лет, при этом текущие темпы обновления флота не компенсируют вывод из эксплуатации устаревших единиц. Если эта проблема не будет решена, даже при условии дноуглубления канала и завершения участка Решт—Астара пропускная способность коридора останется ограниченной числом доступных судов.

На иранском участке основным вызовом остается завершение строительства 162 км. железной дороги Решт-Астара, однако в связи с военным конфликтом на Ближнем Востоке работы пока приостановлены. В то же время проводится обновление порта Махачкала, включающая углубление дна, строительство нового зернового терминала и прокладку подъездной дороги длиной 6,7 км. Ожидается, что к 2030 году эти меры позволят превратить порт в основной хаб Каспийского региона [9].

Вместе с тем развитие инфраструктуры представляет собой лишь один аспект этого процесса. Важное значение имеет формирование новой модели управления грузопотоками, которое должно учитывать текущие угрозы санкций и необходимость диверсификации логистических маршрутов.

Таблица 2

**Ключевые объекты дорожной и портовой инфраструктуры
в рамках развития международного транспортного коридора «Север-Юг»**

Объект инфраструктуры	Реализуемые мероприятия	Сроки реализации	Ожидание реализации
Путепроводы на трассе Р-22 «Каспий»	Устранение ж/д переездов уровня типа за счет возведения 2-х путепроводов.	Введены в 2025 г.	Устранение заторов, легкодоступное движение к портам Азово-Черноморского бассейна.
Обходы городов Дербент, Махачкала, Хасавюрт	Организация четырехполосных магистралей, обходящих жилую застройку.	До 2028 г.	Организация транзитного движения вне городской застройки, что способствует снижению нагрузки на дорожную сеть трассы Р-217 «Кавказ».
Подъездная дорога к порту Махачкала	Строительство трассы протяженностью 6,7 км.	До конца 2026 г.	Снижение нагрузки городских дорог, расширение объемов грузоперевозок.
Ж/д участок Решт-Астара	Строительство недостающего звена (162 км) для «бесшовного» ж/д сообщения.	Планируется ввод - 2028 г.	Разработка ж/д линии, соединяющего Балтийское море и Персидский залив, нацелена на использование единой транспортной цепочки без перехода на автотранспорт.
Порт Махачкала	Проведение работ по дноуглублению, строительство зернового терминала с пропускной способностью 1,5 млн тонн в год.	2025-2030 гг.	Увеличение мощностей помогает становлению порта в важный логистический центр на Каспийском регионе.

Аналитические данные указывают на то, что к 2025 году свыше 60% экспортных операций российских предприятий, ориентированных на рынки Индии и Ирана, будут в той или иной степени объединены в структуру МТК «Север-Юг». При этом основным фактором, влияющим на такую динамику, является не столько традиционный транзит, сколько перенаправление товарных потоков: поставки товаров, продовольствия, удобрений и машиностроительной продукции, которая предназначена для европейского рынка. Теперь это передается в порты Мумбаи, Нава-Шева и Бендер-Аббас.

Анализ исследования показывает, что для доставки грузов из Санкт-Петербурга в Мумбаи использование транскаспийского маршрута с перемещением в порту Махачкала потенциально сокращает время транзита до 18-25 суток, тогда как традиционный путь через Суэцкий канал занимает от 40 до 55 суток. Тем не менее, использование данного преимущества сталкивается с рядом ограничений, которые можно систематизировать по 3 основным категориям. Первая категория охватывает инфраструктурные пробелы, к которым относятся: отсутствие прямого железнодорожного сообщения на участке Решт-Астара в Иране, несовпадение ширины железнодорожной колеи между Азербайджаном и Ираном, а также недостаток судов ледового класса, необходимых для обеспечения зимней навигации в Каспийском море [3].

Вторая группа проблем связана с институциональными барьерами, включая различия в таможенных процедурах, отсутствие унифицированного транзитного документа и ограниченное использование механизма «зеленого коридора» в рамках сотрудничества между Россией и Индией.

Третья категория представлена логистическими ограничениями, такими как дефицит контейнерного парка отечественного производства и зависимость от страховых инструментов, пре-

доставляемых юрисдикциями дружественных стран, например, посредством перестрахования через Тегеранскую страховую компанию [8].

В ответ на эти вызовы в 2024–2025 годах были приняты меры по согласованию инвестиционных программ. Особенно были оговорены параметры совместного логистического центра в порту Махачкала с иранской стороны, включающего строительство элеватора мощностью 500 тонн и контейнерного терминала на 200 тыс. TEU. Более того, достигнут компромисс с индийскими операторами о резервировании мощностей на маршруте «Восток–Запад» в обход Суэца [4].

Интеграция международного транспортного коридора «Север–Юг» с китайской инициативой «Пояс и путь» посредством транскаспийских маршрутов представляется перспективным направлением. Согласно оценкам, задействование портов Актау, Туркменбаши и Махачкалы способно ежегодно привлекать до пяти миллионов тонн китайских транзитных грузов. Тем не менее, реализация этого потенциала требует упрощения стандартов контейнерных перевозок и последующей цифровизации процедур документооборота. Данная задача в настоящее время апробируется в рамках пилотного проекта, реализуемого Россией, Казахстаном и Ираном.

Ситуация в области глобальной логистики после 2020 года стимулировала переоценку принятых логистических подходов. Традиционные маршруты, десятилетиями считавшиеся надежными, выявили свою подверженность рискам, что проявилось как в инцидентах, связанных с Суэцким каналом, так и в ограничениях, наложенных на европейские сухопутные коридоры. Именно в этот период проект международного транспортного коридора «Север–Юг», ранее воспринимавшийся преимущественно как политическая декларация, приобрел статус стратегически значимой альтернативы. Суть трансформации заключается не только в формировании новой транспортной артерии, но и в изменении фундаментальных принципов логистического планирования: в условиях внешнего давления приоритет смещается от оптимизации затрат к обеспечению устойчивости и предсказуемости поставок. В этом контексте МТК «Север–Юг» обладает значительным преимуществом, поскольку время в пути из Индии или стран Персидского залива в центральную Россию сокращается с полутора–двух месяцев (при использовании маршрута через Суэцкий канал) до 25–30 дней, что представляет собой существенный фактор, способный компенсировать потенциально более высокие тарифы.

Коридор представляет собой не единую магистраль, а систему из трёх важнейших ветвей, каждое из которых характеризуется своими уникальными чертами. Западный маршрут пролегал по железнодорожной сети через территорию Азербайджана, используя пограничный переход Ярама-Самур. Несмотря на высокую загруженность, данный путь сталкивается с инфраструктурным ограничением, обусловленным отсутствием прямого железнодорожного сообщения на иранском участке между городами Решт и Астара (протяженностью около 162 км). Транскаспийская ветка функционирует посредством паромных перевозок и использования судов класса «река-море», обеспечивая сообщение между российскими портами Астрахань, Оля, Махачкала и иранскими Энзели, Амирабадом, Каспием. Восточное ответвление, пролегающее через Казахстан и Туркменистан, продемонстрировало наиболее динамичное развитие: его контейнерооборот увеличился почти на 95% в 2025 году. Это объясняется тем, что данный маршрут является полностью сухопутным и позволяет избежать прохождения через потенциально нестабильные регионы.

Однако для формирования комплексного представления о развитии коридора необходимо рассмотреть существующие вызовы, препятствующие его полноценному функционированию. Волго-Каспийский канал, являющийся основной магистралью, соединяющей внутренние водные пути России с морскими водными пространствами, сталкивается с проблемой недостаточных глубин. В периоды межени глубина канала может сокращаться до 4,5 метров, что существенно затрудняет проход судов с нормальной загрузкой. Это обстоятельство требует безотлагательных дноуглубительных работ, без которых транскаспийское направление будет оставаться ограниченным в пропускной способности. Реализация проекта по строительству железнодорожного участка Решт-Астара, призванного интегрировать западную ветку с портами Персидского залива, вновь столкнулась с задержками: заключение контракта, запланированное на апрель 2026 года, было отложено по причине эскалации геополитической напряженности на Ближнем Востоке. Третьим значимым аспектом является дефицит судов класса «река-море» и танкеров ледового класса. При этом судостроительный завод «Лотос» в Астраханской области демонстрирует хронические трудности с финансированием и загрузкой производственных мощностей.

Несмотря на существующие вызовы, стратегический потенциал данного коридора проявляется на нескольких уровнях. В геополитическом измерении МТК «Север-Юг» формирует маршруты, устойчивый к потенциальным блокирующим действиям со стороны стран НАТО, поскольку его трасса пролегает через территории государств (Россия, Иран, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан), которые либо не присоединились к санкционному режиму, либо придерживаются нейтральной позиции. На внутригосударственном уровне развитие коридора способствует трансформации депрессивных регионов в значимые логистические центры. Так, Астраханская область и Республика Дагестан получают существенные бюджетные инвестиции, в частности, 2,5 миллиарда рублей направлены в особую экономическую зону «Лотос» и 5 миллиардов — на модернизацию Махачкалинского морского порта. Эти вложения стимулируют создание новых рабочих мест и расширение налоговой базы в регионах, где ранее отсутствовали выраженные факторы экономического роста.

Открываются также новые экспортные перспективы, в частности, для поставок зерна и удобрений на рынки Африки и Азии. Страны Персидского залива демонстрируют готовность инвестировать в создание специализированных хабов для российского зерна на иранском побережье, что свидетельствует о коммерческой целесообразности, а не только о политической мотивации таких инициатив. Иран, благодаря развитию коридора, укрепляет свои позиции в качестве ключевого транзитного государства, получая возможность частично нивелировать воздействие санкций и рассматривая данный проект как элемент своей стратегической безопасности. Азербайджан также получает экономические выгоды: наблюдается рост грузооборота с Россией до 6,7 миллиона тонн, укрепляется роль порта Алят, а также увеличиваются доходы от транзитных сборов. Индия, со своей стороны, диверсифицирует логистические маршруты в Евразийском регионе, сокращая сроки доставки по сравнению с традиционным Суэцким каналом. Это обеспечивает существенное конкурентное преимущество для индийских экспортеров фармацевтической продукции и текстиля.

Таким образом, Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляет собой не только инфраструктурный проект, но и сложный интеграционный комплекс, объединяющий геополитические интересы, региональные экономические стратегии, приоритеты частного сектора и существующие инфраструктурные ограничения. Несмотря на текущие трудности в реализации, обусловленные такими факторами, как недостаточные глубины судоходных путей, незавершенность железнодорожной инфраструктуры и дефицит специализированных судов, общая тенденция к переориентации с глобальных на региональные логистические цепочки является устойчивой и, вероятно, необратимой.

Заключение

Исследование демонстрирует, что Международный транспортный коридор «Север-Юг» функционирует, однако его полное становление как единой транспортной системы еще не завершено. Действие важных инфраструктурных элементов, таких как путепроводы, на автомобильной дороге Р-22, обходные маршруты в Дагестане и работы по углублению дна порта Махачкала, опережают намеченные сроки.

Вместе с тем, ограничением остается железнодорожный сегмент Решт-Астара. Продление сроков его ввода в эксплуатацию до 2028 года создает угрозу сохранения логистического разрыва в западном направлении маршрута. Анализ региональных эффектов свидетельствует о наличии трех категорий отдачи от развития коридора:

- прямая, проявляющаяся в увеличении объемов грузо- и контейнерооборота;
- косвенная, выражающаяся в формировании новых рабочих мест и стимулировании развития малых логистических предприятий;
- госбюджетный, связанная с ростом налоговых поступлений.

Наиболее ощутимый кумулятивный эффект был достигнут в республике Дагестан и в Астраханской области. При этом срок возврата инвестиций варьируется от 7-8 лет для проектов в особой экономической зоне «Махачкала» и до 14-16 лет для аналогичных инициатив в Чеченской республике.

В числе важных ограничений следует отметить существенную разнородность таможенных и страховых регулятивных режимов государств-участников коридора, недостаточные мощности портовой инфраструктуры на иранском побережье, высокую степень зависимости от политической стабильности в регионах Закавказья и Ближнего Востока.

Ключевой проблемой остается дисбаланс в развитии автомобильной и железнодорожной компоненте транспортной системы, выражающийся в значительном ускорении совершенствования автодорожной сети по сравнению с портовой и железнодорожной инфраструктурой.

Несмотря на эти трудности, при условии запуска железнодорожного участка Решт-Астара к 2028 году и завершения всех работ в порту Махачкалы к 2030 году, прогнозируется, что совокупный грузопоток по Международному транспортному коридору «Север-Юг» может достичь 30–35 миллионов тонн, что более чем вдвое превысит показатели, заложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации.

При этом сохраняет свою актуальность задача переориентации российского экспортного на рынки Индии, Ирана и государств Персидского залива. Этого предполагается достичь путем формирования упрощенной, интегрированной логистической цепочки.

Результаты, полученные в ходе исследования, могут быть применены при разработке программ государственного инвестирования в транспортную инфраструктуру южных регионов Российской Федерации, а также в процессе формирования экспортных стратегий для коммерческих структур, ориентированных на индийский и иранский рынки.

Литература

1. МТК «Север - Юг»: контейнерные сервисы через Каспий выходят на регулярность // РЖД-Партнер. ру. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mtk-sever-yug-konteynerye-servisy-cherez-kaspiy-vykhodyat-na-regulyarnost/> (дата обращения: 07.04.2026).
2. Богданов Ю. Вперед и вверх: Россия свяжет Север с Югом // Известия. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/2004219/iurii-bogdanov/vpered-i-vverkh-rossiya-sviazhet-sever-s-iugom> (дата обращения: 07.04.2026).
3. Развитие морского порта Махачкала обсудили на рабочей встрече российской и иранской делегаций // Морской порт. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.marine.org.ru/events/sudostroenie/18517/> (дата обращения: 07.04.2026).
4. Махачкала и Тегеран берутся за Каспий: модернизация порта ждёт флота // Московский комсомолец в Дагестане. [Электронный ресурс]. URL: <https://mkala.mk.ru/economics/2025/11/07/makhachkala-i-tegeran-berutsya-za-kaspiy-modernizaciya-porta-zhdyot-flota.html> (дата обращения: 07.04.2026).
5. Kovarda V.V., Laptev R.A., Nekhoroshikh I.N. Dynamic examination of foreign investment in Russia // Proceedings of the 33rd International Business Information Management Association Conference, IBIMA 2019: Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020. 33, Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020. P. 4605-4611.
6. Малиновская И.Н. Государственная политика и контроль Российской экономики в условиях глобализации // Научный альманах Центрального Черноземья. 2015. № 2. С. 92-94. EDN: TZLZNV.
7. Патрушев Н. Развитие внутренних водных путей поможет создать в России экономику будущего // Морской порт. [Электронный ресурс]. URL: <https://marine.org.ru/events/morskaya-kollegiya/17431/> (дата обращения: 07.04.2026).
8. Нехороших И.Н. Международные экономические отношения: учебное пособие. Курск, 2019. 119 с.
9. Нехороших И.Н., Михайлов О.В. Анализ государственной поддержки малого и среднего бизнеса в развитых странах мира // Регион: системы, экономика, управление. 2023. № 1 (60). С. 56-61. DOI: 10.22394/1997-4469-2023-60-1-56-61 EDN: JDRBYT.