



Международный транспортный коридор «Север – Юг» в условиях переориентации торговых потоков РФ в страны Глобального Юга

Е.А. Дегтерёва, О.В. Бирюкова, А.И. Сабанцев

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

В условиях структурной трансформации внешней торговли России МТК «Север – Юг» выступает потенциальным инструментом для переориентации торговых потоков. Однако существует проблема разрыва между декларируемым потенциалом маршрута и его реальной грузовой базой, обеспечение которой ограничивается как инфраструктурными («жесткими»), так и нефизическими («мягкими») барьерами МТК. Целью исследования является систематизация барьеров развития МТК «Север – Юг» на основе анализа торгового сотрудничества РФ с основными странами, тяготеющими к маршрутам коридора. Авторами проведён детальный анализ динамики и товарной структуры товарооборота РФ за 2019–2024 гг. с ключевыми партнёрами (Азербайджан, Индия, Иран, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан). Показано, что рост товарооборота со странами-партнёрами носит асимметричный характер, при этом значительная часть экспортного прироста обеспечивается сырьевыми товарами, тяготеющими к традиционным морским маршрутам, что не позволяет автоматически конвертировать рост торговли в загрузку мультимодальной инфраструктуры коридора. Были систематизированы основные группы барьеров – ключевые инфраструктурные разрывы, административно-правовые барьеры, а также проблемы структурного торгового дисбаланса, порождающего низкую эффективность обратной загрузки. Обосновывается вывод о том, что для полноценной реализации потенциала коридора необходим переход от точечного инфраструктурного строительства к комплексной модернизации логистических процессов в рамках МТК «Север – Юг».

Ключевые слова: МТК «Север – Юг», транспортная артерия, логистика, экспорт, импорт, грузопотоки, порт, торговый дисбаланс

УДК: 339.5(470+571):656.02

Поступила в редакцию: 15.10.2025

Принята к публикации: 02.12.2025

Переориентация внешней торговли РФ на дружественные страны сопровождается изменением географии поставок, логистических цепочек и требований к транспортным маршрутам. Новые ключевые партнёры расположены преимущественно в Азии, на Ближнем Востоке и в Африке, что требует адаптации инфраструктуры к новым направлениям и объёмам грузопотоков. Существующая транспортная система, исторически ориентированная на европейское направление, не в полной мере обеспечивает эффективную связь с южными рынками, при этом традиционные маршруты уязвимы для внешних шоков и давления со стороны недружественных стран. Сложившаяся геополитическая конфигурация усилила значение МТК «Север – Юг» как инструмента диверсификации логистических направлений. При последовательном развитии инфраструктуры коридор может сыграть важную роль в повышении устойчивости внешнеторговых маршрутов России, поддержке экономической активности и углублении взаимодействия с государствами, заинтересованными в расширении сотрудничества с РФ (Федулов 2023: 82).

Ключевой стратегический интерес России в развитии МТК «Север – Юг» заключается в формировании транспортного маршрута, независимого от контроля со стороны недружественных государств и позволяющего сокращать риски эксплуатации традиционных маршрутов на фоне обострения международной конкуренции и санкционной эскалации. Коридор позволяет обходить традиционные и геополитически уязвимые транспортные узлы, такие как Суэцкий канал, Ормузский пролив и Чёрное море, предлагая прямое сообщение между Россией и портами Индийского океана.

Коридор открывает для России быстрый выход на растущие рынки Ирана, Пакистана, Индии, а также других развивающихся стран Азии и Африки в контексте переориентации торговых потоков. В 2023 г. российский импорт через МТК «Север – Юг» вырос на 11,7% за счёт роста торговли со странами Африки и Азии, что частично компенсировало снижение товарооборота с европейскими странами¹.

Диверсификация торговых потоков через МТК «Север – Юг» и использование более оптимальной системы в соотношении скорость – затраты маршрутов формирует конкурентные преимущества для российских экспортёров и создаёт фундамент для долгосрочного экономического сотрудничества со странами Глобального Юга. МТК «Север – Юг» обладает потенциалом для роста торговли между странами-участницами за счёт факторов, которые определяются сокращением длины маршрута на 40% и сокращением затрат на перевозки

¹ Коридор «Север – Юг»: новые возможности для внешней торговли России. 2024. *Eurasian Rail Alliance Index*. URL: <https://index1520.com/en/analytics/koridor-sever-yug-novye-vozmozhnosti-dlya-vneshney-torgovli-rossii/> (дата обращения: 01.04.2026).

на 30%², по сравнению с традиционным маршрутом через Суэц. Относительно транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» стоит отметить оценки Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), которые показывают, что перевозки через Каспийское море могут быть на 54% выгоднее железнодорожных маршрутов через Транссиб³.

Несмотря на высокий потенциал, МТК «Север – Юг» пока не является единой, слаженно работающей системой. Коридор сталкивается с рядом вызовов как непосредственно инфраструктурного характера, так и вопросов административно-правового характера, таможенного регулирования и ряда других аспектов, ограничивающих эффективное развитие системы маршрутов.

Целью данной статьи является систематизация основных барьеров, сдерживающих развитие МТК «Север – Юг» в условиях переориентации российской внешней торговли на страны Глобального Юга. В рамках данной статьи авторами предложена оценка текущего состояния МТК «Север – Юг», выявлены особенности торгового взаимодействия РФ со странами-партнёрами, влияющие на эффективность функционирования коридора, и с учётом данного контекста обобщены ключевые барьеры его развития.

Проведённый анализ научной и экспертно-аналитической литературы свидетельствует о внимании исследователей к проблематике транспортной связанности Евразии и МТК «Север – Юг». Отечественная научная библиография посвящается преимущественно анализу выгод от развития МТК «Север – Юг» для российской экономики (Vinokurov et al. 2022) Среди них: удешевление перевозок в среднесрочной перспективе, сокращение времени перевозок в сравнении с маршрутом по Суэцкому каналу, повышение надёжности транспортировки и сближение транспортной инфраструктуры стран-участниц (Малышев, Кожанов 2024), а также возможности компенсации санкционного давления коллективного Запада по этому направлению (Семедов, Шилова 2023). В новой геополитической реальности МТК «Север – Юг» получил шанс превратиться из долгое время не реализованной идеи в работающий инструмент для обеспечения транспортной безопасности и экономического роста России (Федулов 2023). Вместе с тем отмечается, что развитие новой сети транспортных коридоров идёт гораздо медленнее, чем изначально предполагалось (Данков, Савкович 2025).

Перспективы маршрута связываются прежде всего с потенциалом торгового взаимодействия между странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг». Исследования подтверждают высокий торговый потенциал между Индией

² Коридор «Север – Юг» расширит транзитный потенциал Казахстана – индийский эксперт. *Каспийский вестник*. 20.04.2023. URL: <https://casp-geo.ru/koridor-sever-yug-rasshirit-tranzitnyj-potentsial-kazahstana-indijskij-ekspert> (дата обращения: 01.04.2026).

³ Гаврилов В. 2024. Суда идут: контейнерные перевозки по Каспию планируют нарастить с 2025 года. *Известия*. URL: <https://iz.ru/1797786/vladimir-gavrilov/suda-idut-kontejnernye-perevozki-po-kaspiyu-planiruyut-narastit-s-2025-goda> (дата обращения: 01.04.2026).

и странами Каспийского региона, отмечая растущую роль Азербайджана (Pal 2024). Для Индии МТК рассматривается как ворота в Центральную Азию (Khan et al. 2023).

В зарубежных исследованиях МТК «Север – Юг» достаточно широко рассматривается аналитическими центрами. Так, эксперты американского Института исследований внешней политики (FPRI) вписывают коридор в деятельность неформальной коалиции Китая, Ирана, России и Северной Кореи (CIRN), которая бросает вызов западному влиянию и стремится перестроить систему международной торговли вне западных стандартов⁴.

Особое внимание уделяется конкурирующим проектам и точкам напряжённости. Аналитики из США и Израиля активно анализируют Зангезурский коридор⁵. В FPRI отмечают, что этот проект формирует ось соперничества между Тегераном и Ереваном, с одной стороны, и Баку и Тель-Авивом — с другой. В израильском Центре стратегических исследований Бегина–Садата подчёркивают, что актуальность Зангезура возросла из-за возможности строительства по этому маршруту трубопровода для поставок углеводородов в Европу в обход России⁶.

В итальянском институте ISPI, сравнивая различные евразийские логистические инициативы (ИМЕС, Срединный коридор, МТК), приходят к выводу, что все они сталкиваются с серьёзными препятствиями, такими как внутривосточная нестабильность, санкции и геополитические противоречия⁷.

В отличие от западных экспертов, в незападных аналитических кругах отношение к МТК «Север – Юг» более прагматичное, хотя при этом эксперты испытывают влияние со стороны конкурирующих инициатив. В индийском центре ORF подчёркивается необходимость «конвергенции» МТК и Срединного коридора для получения более удобного доступа к европейским рынкам⁸. Ключевое значение придаётся иранскому порту Чабахар, который рассматривается как знаковая победа индийской дипломатии, позволяющая обойти Пакистан и Китай и выйти на рынки Центральной Азии и Восточной Европы⁹.

⁴ Colibasanu A. 2024. Trade Corridor Wars: Escalating Competition between China, Russia, Iran and the West. *FPRI*. 06.12. URL: <https://www.fpri.org/article/2024/12/trade-corridor-wars-china-russia-iran-west/> (accessed 01.04.2026)

⁵ Landgraf W., Seferian N.A. "Frozen Conflict" Boils Over: Nagorno-Karabakh in 2023 and Future Implications. *FPRI*. 18.01.2024. URL: <https://www.fpri.org/article/2024/01/a-frozen-conflict-boils-over-nagorno-karabakh-in-2023-and-future-implications/> (accessed 01.04.2026)

⁶ Shpunt A. 2025. The Pipeline Dimension of the Zangezur Corridor Project: History and Geopolitical Context. *BeSa Center*. 21.02. URL: <https://besacenter.org/the-pipeline-dimension-of-the-zangezur-corridor-project-history-and-geopolitical-context/> (accessed 01.04.2026)

⁷ Rudenshiold E. 2024. New Infrastructure Corridors: Ready, Set, Go? *ISPI*. 27.12. URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/new-infrastructure-corridors-ready-set-go-195455> (accessed 01.04.2026)

⁸ Wani A. 2024. Chabahar Port: India's Counterweight to China's BRI in Eurasia. *ORF*. 15.05. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/chabahar-port-indias-counterweight-to-chinas-bri-in-eurasia> (accessed 01.04.2026)

⁹ Wani A. 2024. The Middle Corridor and Opportunities for India. *ORF*. 15.01. URL: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-middle-corridor-and-opportunities-for-india> (accessed 01.04.2026)

Китайские эксперты воспринимают МТК не как угрозу, а как дополняющий маршрут в рамках общей евразийской логистики, выделяя при этом риски проекта: недостаток финансирования из-за санкций против Ирана, политическую нестабильность в транзитных странах и конкуренцию со стороны Турции¹⁰ (Лю, Лун 2023).

Полноценному запуску и эффективному функционированию МТК «Север – Юг» препятствует ряд системных противоречий и барьеров. В научной и аналитической литературе рассматриваются отдельные аспекты этих проблем. В то же время рассмотрение указанных барьеров зачастую носит фрагментарный характер, внимание акцентируется на отдельных составляющих развития МТК. Кроме того, понимание барьеров, связанных с развитием транспортного коридора, требует более детального изучения особенностей и потенциальных проблем в торговом сотрудничестве между РФ и странами – партнёрами по МТК «Север – Юг». Именно анализ структуры и динамики торговли со странами зоны тяготения коридора позволяет оценить реальный масштаб спроса на перевозки и выявить диспропорции, которые не могут быть устранены одними лишь инфраструктурными мерами.

Таким образом, на сегодняшний день остаётся актуальной задача формирования систематизированной рамки барьеров развития, выстроенной с учётом актуальных тенденций развития торгового сотрудничества между РФ и странами, тяготеющими к МТК «Север – Юг». Включение в периметр исследования ключевых торговых партнёров, формирующих потенциальную грузовую базу маршрута, позволяет очертить текущий потенциал и целевую рамку, которая необходима для перехода от общего описания трудностей к выработке конкретных рекомендаций и составлению дальнейших планов развития МТК, нацеленных на конвертацию растущего торгового оборота в реальные грузопотоки по маршрутам коридора.

Текущее состояние МТК «Север – Юг» и анализ торгового сотрудничества

Структура МТК «Север – Юг» отличается мультимодальностью и вариативностью маршрутов, что позволяет адаптировать логистику под разные экономические и политические условия.

¹⁰ Liu Z., Long X. 2023. Guoji nanbei yunshu zoulang, Yindu xiang xia yi pan da qi? [International North-South Transport Corridor: Is India Trying to Play a Big Game of Chess?]. *RDCY*. 24.07. URL: <http://rdcy.ruc.edu.cn/zw/jszy/lzy/lzygrzl/3470a4006c324d15a4a9ec61074b935e.htm> (In Chinese)

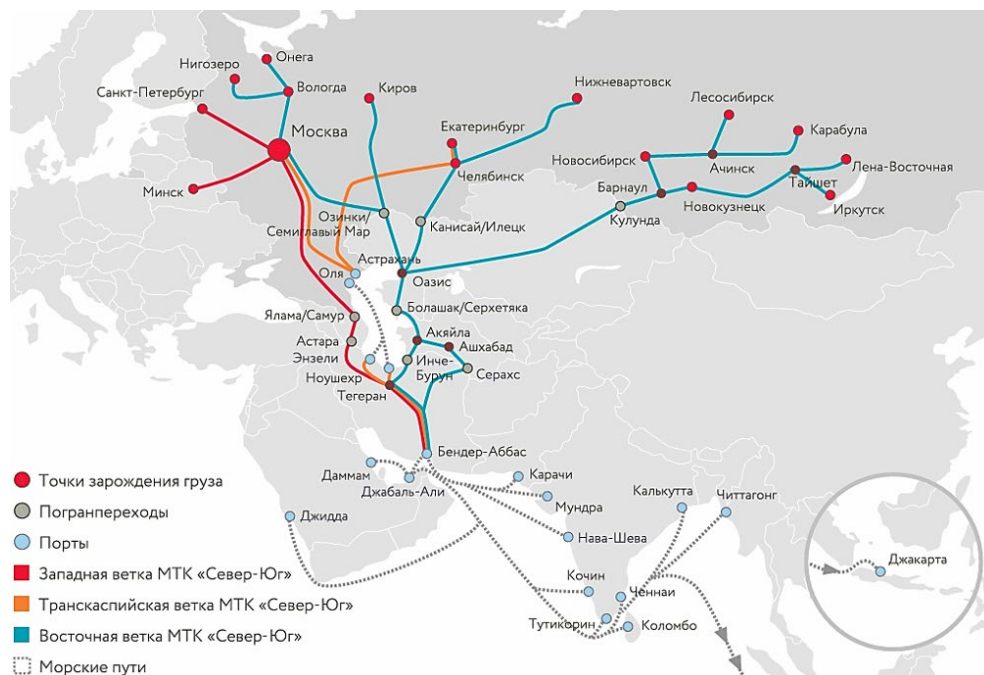


Рисунок 1. Карта основных веток МТК «Север – Юг»

Figure 1. Map of the main branches of the International North–South Transport Corridor

Источник: Eurasian Rail Alliance Index¹¹.

Западная ветка (сухопутная) МТК «Север – Юг» представляет собой маршрут Россия – Азербайджан – Иран через ЖДПП Астара, обеспечивая преимущественно прямое железнодорожное сообщение. На участке Астара – Решт используется автомобильный транспорт с возможностью перевалки на железную дорогу. Доступны также доставки в порты Ирана и подключение грузов из Грузии и Армении. Протяжённость от Астрахани до Бендер-Аббаса – около 3 тыс. км. Восточная ветка (сухопутная) проходит через Россию, Казахстан, Туркменистан и Иран, обеспечивая железнодорожное сообщение. Переход в Иран осуществляется через Серахс или Акяйлу, со сменой колеи с 1520 мм на 1435 мм. Протяжённость – около 4 тыс. км. Транскаспийская ветка (мультимодальная) соединяет российские порты Астрахань, Оля, Махачкала с иранскими портами Энзели, Ноушехр, Амирабад. Далее используется автодорожная и железнодорожная сеть Ирана. Протяжённость маршрута¹² – около 2,8 тыс. км.

¹¹ Коридор «Север – Юг»: новые возможности для внешней торговли России. 2024. Eurasian Rail Alliance Index. URL: <https://index1520.com/en/analytics/koridor-sever-yug-novye-vozmozhnosti-dlya-vneshney-torgovli-rossii/> (дата обращения: 01.04.2026).

¹² Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север – Юг». Eurasian Rail Alliance Index. URL: <https://index1520.com/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/?ysclid=mnk4m659q1634319257> (accessed 01.04.2026)

Таким образом, три основные ветки – западная, восточная и транскаспийская – соединяют Россию с Ираном и далее с портами Индийского океана, обеспечивая выбор между полностью сухопутными и комбинированными сухопутно-морскими схемами. Такая конфигурация повышает устойчивость коридора к внешним ограничениям, расширяет географию привлечённых грузопотоков (включая страны Кавказа, Центральной Азии и Восточной Европы) и создаёт условия для гибкой интеграции в глобальные транспортные цепочки.

Анализ динамики грузоперевозок по МТК «Север – Юг» за последние годы свидетельствует о его растущей востребованности. Представленные на рис. 2 данные демонстрируют устойчивый и значительный рост совокупного объёма перевезённых грузов: с 16,3 млн т в 2021 г. до 26,9 млн т в 2024 г. Этот более чем 65%-ный рост за три года подчёркивает активизацию торгово-логистических операций на южном направлении. По оценкам Минтранса России и Дирекции международных транспортных коридоров, в 2024 г. объём перевозок по МТК «Север – Юг» составил 26,9 млн т. Более ранние прогнозы предполагали рост до 28,1 млн т в 2025 г., однако предварительные данные за 2025 г. указывают на более низкий показатель – около 21,5 млн т, что свидетельствует о сохраняющейся чувствительности коридора к инфраструктурным, геополитическим и организационным ограничениям.

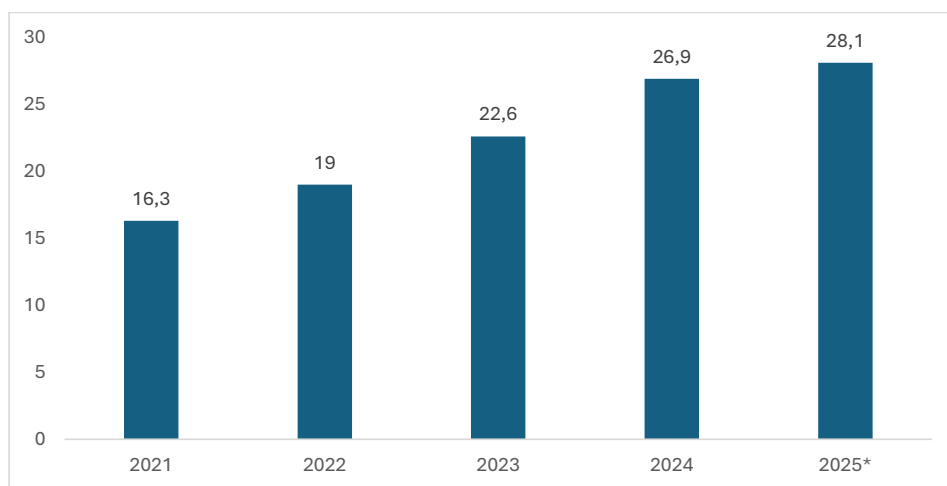


Рисунок 2. Совокупный объём перевозок по МТК «Север – Юг» в 2021–2024 гг. с прогнозом на 2025 г., млн т.

Figure 2. Total freight volume along the INSTC in 2021-2024 with a forecast for 2025, million tons

Источник: Транспортная инфраструктура Каспийского региона и коридор «Север – Юг».

URL: <https://casp-geo.ru/transportnaya-infrastruktura-kaspijskogo-regiona-i-koridor-sever-yug/>

Source: Transport infrastructure of the Caspian region and the North-South corridor. URL: <https://casp-geo.ru/transportnaya-infrastruktura-kaspijskogo-regiona-i-koridor-sever-yug/>

В период с 2014 по 2021 гг. наблюдался относительно стабильный и диверсифицированный экспорт РФ в страны, тяготеющие к МТК, где наряду с энергоносителями и стройматериалами существенную долю занимали чёрные металлы и зерно. С 2022 г. произошёл рост общего объёма экспорта по МТК, обусловленный главным образом увеличением поставок нефти и нефтепродуктов, строительных материалов, сельскохозяйственной и химической продукции.

Указанные изменения свидетельствуют о процессе переориентации российского сырьевого экспорта с западных рынков на рынки Глобального Юга. Рост российских поставок в направлении Ирана, Индии и стран Ближнего Востока и ЮВА является важным драйвером и экономическим обоснованием для форсированного развития инфраструктуры МТК «Север – Юг».

Структура и динамика импорта из стран, тяготеющих к коридору «Север – Юг», отличаются от экспортных потоков, демонстрируя умеренную положительную динамику на протяжении последнего десятилетия. Особенностью импорта из указанных стран в РФ является его диверсификация, которая сохраняется на протяжении последнего десятилетия. По некоторым оценкам, основу импортной корзины стабильно составляют продовольственные товары, продукция химической промышленности, энергоресурсы и стройматериалы.

В то же время для трансграничных перевозок РФ и стран – партнёров РФ по МТК характерна проблема *торгового дисбаланса*, которая заключается в существенном превышении российского экспорта над импортом в рамках путей коридора. Данный разрыв в физических объёмах грузов является потенциальным вызовом для логистической рентабельности коридора, в частности, порождая проблему обратной загрузки транспорта.

Безусловным лидером по объёму перевозок в рамках МТК является Западный маршрут, проходящий через Азербайджан. В 2023 г. на его долю пришлось 12,4 млн т из общего объёма в 17,7 млн т, что составляет около 70% всего грузопотока. Тот факт, что маршрут доминирует даже при наличии известного инфраструктурного разрыва на участке Решт – Астара, который преодолевается автомобильным транспортом, свидетельствует о востребованности для российских экспортно-импортных операций.

Второе место стабильно занимает Транскаспийский маршрут (4,1 млн т в 2023 г.), в то время как Восточный маршрут, проходящий через Казахстан и Туркменистан, в настоящее время используется наименее интенсивно (1,2 млн т в 2023 г.), хотя и показывает положительную динамику и имеет потенциал расширения, например, за счёт подключения к проекту Узбекистана. Более того, как отмечается в публикации Минтранса РФ, в марте 2025 г. Узбекистан подал заявку на присоединение к соглашению МТК «Север – Юг»¹³

¹³ Приоритетные направления развития транспортного коридора «Север – Юг» обсудили в Казани. 2025. *Министерство транспорта Российской Федерации*. URL: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/11880> (дата обращения: 01.04.2026)

С учётом геополитических факторов и динамики торгового оборота между участниками транспортной артерии, наиболее серьёзный рост в объёме перевозок стоит ожидать для Восточного маршрута. Соответственно, нагрузка на этот участок МТК «Север – Юг» уже в ближайшие годы возрастет и потребует значительного увеличения пропускной способности, а также модернизации существующей инфраструктуры.

Торговля РФ с ключевыми странами МТК (Азербайджан, Индия, Иран, Казахстан)¹⁴ и перспективными участниками коридора (Пакистан, Узбекистан) демонстрирует стремительный рост их значимости для российских внешне-экономических связей, особенно в период после 2022 г. Если в 2019–2021 гг. доля этих стран в общем товарообороте РФ была относительно стабильной, то в последующие годы наблюдается взрывной рост, в первую очередь за счёт экспорта (см. табл. 1).

Доля этих шести стран в общем экспорте России увеличилась почти в четыре раза – с 7,3% в 2021 г. до 26,1% в 2024 г. CAGR за период 2019–2024 гг. составил впечатляющие 29,2%, отражая масштабную переориентацию российских экспортных потоков с западных рынков на южные. Рост доли этих стран в импорте также значителен, но более умерен: она увеличилась более чем вдвое – с 4,7% в 2021 г. до 10,3% в 2024 г., со среднегодовым темпом роста в 12,4%. Соответственно, развитие МТК ориентировано на расширение двусторонних торговых связей РФ и стран-партнёров, но обеспечивает в первую очередь интересы российских экспортёров.

Таблица 1. Доля экспорта и импорта в общей структуре экспорта и импорта РФ в отношении с основными странами-участницами МТК «Север – Юг» (Азербайджан, Индия, Иран, Казахстан), а также Пакистаном и Узбекистаном в 2017–2024 гг. и среднегодовой прирост экспорта и импорта РФ в отношении с указанными странами в 2019–2024 гг., %

Table 1. Share of export and import in the total structure of Russia's trade with the main INSTC member countries (Azerbaijan, India, Iran, Kazakhstan), as well as Pakistan and Uzbekistan in 2017-2023, and compound annual growth rate in 2019-2024, %

Страна	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	CAGR 2019-2024
Доля в импорте РФ	4,0%	4,3%	4,8%	4,3%	4,7%	8,1%	8,7%	10,3%	12,4%
Доля в экспорте РФ	6,9%	5,8%	6,6%	8,0%	7,3%	12,0%	21,1%	26,1%	29,2%

Источник: составлено по данным Trade Map. URL: <https://www.trademap.org>

Source: compiled by the authors based on Trade Map data. URL: <https://www.trademap.org>

При более детальном рассмотрении средних темпов прироста товарооборота с отдельными странами становится очевидной гетерогенность торговых связей в рамках коридора. Общий рост российского экспорта на южном

¹⁴ Туркменистан не был учтён в общей статистике с учётом ограниченности точных данных по экспорту и импорту 2021 годом.

направлении обеспечивается в первую очередь за счёт роста поставок в Индию, среднегодовой темп прироста которых в 2019–2024 гг. составил 59,5%. Этот показатель напрямую отражает перенаправление масштабных объёмов российских энергоресурсов на индийский рынок. Значительный рост экспорта также демонстрируют Узбекистан (25,7%) и Пакистан (23,1%). На этом фоне темпы роста экспорта на рынки основных стран – участниц МТК, таких как Иран (10,2%), Азербайджан (9,6%), Казахстан (5,3%), выглядят более умеренно (см. табл. 2).

В структуре роста импорта наблюдается иная картина. Здесь безусловным лидером является Иран, импорт из которого в РФ рос со среднегодовым темпом в 25,8%. Это свидетельствует об активном замещении иранскими товарами (в первую очередь, продовольственными) продукции с других рынков. Высокие темпы роста импорта также показывает Узбекистан (16,7%). При этом импорт из Индии и Казахстана растёт стабильно, но более умеренно (11,4% и 11,2% соответственно).

Таблица 2. Средние темпы прироста импорта и экспорта РФ в торговле с основными странами – участницами МТК «Север – Юг» (Азербайджан, Индия, Иран, Казахстан), а также с Пакистаном и Узбекистаном в 2019–2024 гг., %

Table 2. Average growth rates of Russia's imports and exports in trade with the main INSTC member countries (Azerbaijan, India, Iran, Kazakhstan), as well as with Pakistan and Uzbekistan in 2019-2024, %

Страна	Импорт РФ	Экспорт РФ
Азербайджан	10,2%	9,6%
Индия	11,4%	59,5%
Иран	25,8%	10,2%
Казахстан	11,2%	5,3%
Пакистан	-13,5%	23,1%
Узбекистан	16,7%	25,7%
Общие по основным странам-участницам	11,6%	29,8%
Общие по основным странам-участницам, Пакистану, Узбекистану	12,4%	29,2%

Источник: составлено по данным Trade Map. URL: <https://www.trademap.org>

Source: compiled by the authors based on Trade Map data. URL: <https://www.trademap.org>

Анализ наиболее крупных товарных категорий в торговле с основными странами МТК «Север – Юг» подтверждает сырьевой характер российского экспорта. В 2024 г. на категорию «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты» приходилось 68,4% всего экспорта в данном направлении, при этом её среднегодовой рост (CAGR) в 2019–2024 гг. составил 67,8%. На фоне этого другие традиционно важные для России экспортные товары занимают значительно меньшие доли, хотя и демонстрируют уверенный рост. В частности, высокие темпы прироста показывают «Животные и растительные жиры и масла» (+30,2%), «Удобрения» (+23,4%) и «Злаки» (+15,9%). Примечательно,

что экспорт высокотехнологичной продукции, такой как «Ядерные реакторы, котлы, механическое оборудование», показывает отрицательную динамику (-2,9%).

В отличие от экспорта, структура импорта гораздо более диверсифицирована. Здесь нет одной доминирующей категории, а рост обеспечивается за счёт поставок промышленной продукции и химикатов. Лидирующие позиции по доле в импорте в 2024 г. занимают «Неорганические химические соединения» (15,0%) и «Ядерные реакторы, котлы и механическое оборудование» (13,1%). Именно эти категории, наряду с «Пластмассами и изделиями из них», являются и главными драйверами роста со среднегодовыми темпами прироста в +30,3%, +40,7% и +37,0% соответственно. Следовательно, страны коридора становятся для России важным источником поставок промышленного оборудования и химической продукции, что представляет интерес в условиях ограниченности доступа к западным рынкам (см. табл. 3).

Таблица 3. Наиболее крупные категории экспорта и импорта РФ в торговле с основными странами – участницами МТК «Север – Юг» (Азербайджан, Индия, Иран, Казахстан)

Table 3. Largest categories of Russia's exports and imports in trade with the main INSTC member countries (Azerbaijan, India, Iran, Kazakhstan)

Экспорт РФ			Импорт РФ		
Категория	CAGR 2019-2024	Доля 2024	Категория	CAGR 2019-2024	Доля 2024
Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты	67,8%	68,4%	Неорганические химические соединения	30,3%	15,0%
Животные и растительные жиры и масла	30,2%	2,9%	Ядерные реакторы, котлы и механическое оборудование	40,7%	13,1%
Черные металлы	10,3%	2,6%	Черные металлы	3,5%	8,2%
Удобрения	23,4%	2,1%	Электрическое оборудование и электроника	10,7%	6,6%
Злаки	15,9%	2,1%	Руды, шлак и зола	-11,0%	4,9%
Драгоценные камни и металлы, жемчуг	8,9%	1,7%	Пластмассы и изделия из них	37,0%	4,5%
Ядерные реакторы, котлы, механическое оборудование	-2,9%	1,6%	Съедобные фрукты и орехи	7,2%	4,4%
Изделия из чёрных металлов	4,3%	1,5%	Фармацевтическая продукция	-3,3%	2,8%
Пластмассы и изделия из них	5,3%	1,2%	Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты	-10,0%	2,6%
Неорганические химические соединения	19,5%	1,0%	Органические химические соединения	12,0%	2,4%

Источник: составлено по данным Trade Map. URL: <https://www.trademap.org>

Source: compiled by the authors based on Trade Map data. URL: <https://www.trademap.org>

Азербайджан

Торговые отношения с Азербайджаном, ключевым транзитным государством на Западной ветке МТК, демонстрируют сложную и динамичную структуру. Основу российского экспорта в Азербайджан составляют «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты», занимая 32,6% от общего объёма поставок и показывая в 2019–2024 гг. уверенный среднегодовой прирост в 27,9%. В то же время по традиционным статьям экспорта, таким как «Злаки» и «Древесина», наблюдается отрицательная динамика (-1,2% и -2,3% соответственно). На этом фоне выделяется взрывной рост экспорта «Драгоценных камней и металлов» (CAGR 357%), что свидетельствует о появлении новых точек роста в торговле.

Структура импорта из Азербайджана также претерпевает изменения. Хотя основу по-прежнему составляют «Съедобные фрукты и орехи» (доля 33,9%), их прирост замедлился до среднегодового уровня 7,5% в 2019–2024 гг. При этом вторая по величине категория импорта, «Овощи и корнеплоды», демонстрирует падение (-3,5%). Драйверами роста импорта становятся промышленные и химические товары: «Пластмассы и изделия из них» (+52,5%), «Прочие химические продукты» (+66,5%) и «Прочие изделия из недрагоценных металлов» (рост +514,6%). Соответственно, Азербайджан для России становится не только поставщиком агропродукции, но и важным источником промышленных товаров и материалов.

Индия

Экспорт России в Индию характеризуется ярко выраженной товарной специализацией: подавляющая доля поставок (89%) представлена категорией «Минеральное топливо, нефть и нефтепродукты». Анализ среднегодовых темпов роста данной категории за последние пять лет (2019–2024 гг.), отражённых в зеркальных статистических данных, свидетельствует о значительном увеличении объёмов экспорта углеводородов, которое составило в среднем 81,9%. Особенно существенный прирост (в среднем на 82%) наблюдается в последние два года рассматриваемого периода, что наглядно иллюстрирует тенденцию к усилению зависимости индийского рынка от российского энергетического сырья.

При этом необходимо учитывать структуру логистики: основной физический объём этих поставок в настоящее время обслуживается преимущественно традиционными путями через Балтику и Суэц¹⁵ и не способен в полной мере обеспечиваться МТК. Мультимодальная транспортировка наливных грузов (в частности, нефти) и угля через коридор в настоящее время затруднена из-за необходимости смены колёсных пар и перевалки, что критично для безопасности и стоимости таких грузов (Pal 2024: 13). В то же время увеличение

¹⁵ Tanker – Weekly Market Monitor. Snapshot of Crude and Product Freight Rates, Supply-Demand. *Breakwave Advisors LLC*. 23.09.2025. URL: <https://www.breakwaveadvisors.com/insights/2025/9/22/russian-oil-flows> (accessed 01.04.2026).

российского экспорта в Индию, представленного стратегическими сырьевыми продуктами, отражает потенциал углубления кооперации за счёт альтернативных путей МТК «Север – Юг». Остальные экспортные категории хоть и занимают в общем объёме незначительную долю, показывают высокий рост, как, например, «животные и растительные жиры и масла» (+68,9%).

Структура импорта из Индии, напротив, диверсифицирована и имеет промышленную направленность. Крупнейшей категорией являются «Ядерные реакторы, котлы, механическое оборудование», занимающие 23% импорта и демонстрирующие высокий рост в 37,2%. В то же время появляются новые точки роста, такие как импорт «Неорганических химических соединений» (+68,1%) и «Керамических изделий» (+79,3%).

Иран

Российский экспорт в Иран более чем на половину состоит из поставок зерновых (злаков), которые занимают 62,8% с уверенным среднегодовым ростом в 22,7%. Также значительные доли у «Древесины» (11,8%) и «Ядерных реакторов, котлов и механического оборудования» (6,8%). Однако по ряду других аграрных позиций, таких как «Животные и растительные жиры и масла» и «Мясо», наблюдается существенный спад (-25,1% и -20,0% соответственно). На этом фоне выделяется активный рост экспорта «Чёрных металлов» (+101,8%) и «Автомобилей» (+169,3%), что говорит о появлении новых промышленных векторов для экспорта.

Импорт из Ирана в Россию традиционно ассоциируется с продовольствием: «Съедобные фрукты и орехи» занимают 29,4%, а «Овощи и корнеплоды» – 13,7%. Однако наиболее динамичный рост показывают другие категории. Импорт «Рыбы и морепродуктов» вырос со среднегодовым темпом в 125,9%. Активно растут поставки «Пластмасс» (+73,0%) и, что примечательно, «Автомобилей и транспорта» (+72,0%). Это свидетельствует о том, что Иран для России становится не только «южной продовольственной базой», но и партнёром по промышленной кооперации, в том числе в автомобильной отрасли.

Казахстан

Российский экспорт в Казахстан многопрофилен: лидирующие позиции занимают «Минеральное топливо» (9,7%), «Чёрные металлы» (8,4%) и «Изделия из чёрных металлов» (6,3%). При этом, как и в торговле с другими странами, наблюдается тенденция к снижению поставок российских высокотехнологичных товаров: экспорт «Ядерных реакторов, котлов и оборудования» сократился в среднем на 4,5% в год, а «Электрического оборудования и электроники» – на 3,0%.

Структура импорта из Казахстана зеркально отражает эту тенденцию и является уникальной. Основу поставок в Россию составляют промышленные товары: «Неорганические химические соединения» (23,5%) и «Чёрные металлы»

(12,7%). Примечательно, что наиболее динамичный рост наблюдается как раз в тех категориях, где российский экспорт падает: импорт «Ядерных реакторов, котлов и оборудования» из Казахстана в среднем рос на 45,2% в год, а «Электрического оборудования и электроники» – на 42,2%. Данный процесс может свидетельствовать о растущей роли Казахстана как центра промышленной кооперации и, возможно, сборочного производства для последующих поставок на российский рынок в рамках единого экономического пространства ЕАЭС.

Туркменистан

Проблемой анализа торговли РФ с Туркменистаном является ограниченность данных по торговой статистике, которые представлены 2021 г. Причём даже с учётом этого точная разбивка затруднена, например, самая крупная категория экспорта РФ в Туркменистан – это «Прочие товары», на которые пришлось 34,8%. Среди других значимых экспортных позиций – «Изделия из чёрных металлов» (8,4%), «Животные и растительные жиры и масла» (7,8%) и «Ядерные реакторы, котлы, механическое оборудование» (5,3%).

Импорт из Туркменистана узкоспециализирован и сконцентрирован на продукции агропромышленного комплекса и лёгкой промышленности. Три основные категории – «Овощи и корнеплоды» (32,3%), «Пластмассы и изделия из них» (20,8%) и «Хлопок» (17,0%) – в совокупности составляют более 70% всех поставок в Россию. Значительную долю также занимает «Готовый текстиль, одежда» (11,2%). Таким образом, торговля с Туркменистаном представляет собой обмен диверсифицированных промышленных и продовольственных товаров из России на концентрированный поток туркменской сельскохозяйственной и текстильной продукции.

Барьеры, ограничивающие реализацию логистического потенциала МТК «Север – Юг»

Эффективное функционирование МТК «Север – Юг» ограничено комплексом экономических, правовых и инфраструктурных проблем, решение которых потребует значительных усилий и скоординированных действий всех участников проекта.

Геополитические риски

Одним из серьёзнейших рисков является политическая обстановка вокруг Ирана. Страна находится в зоне риска ударов со стороны Израиля и США, что существенно осложняет продвижение проекта.

Несмотря на возобновившиеся усилия, западные ветки коридора остаются уязвимы, поскольку основной сухопутный маршрут проходит через Азербайджан – страну, которая испытывает определённое напряжение в отношениях

с Россией. Без чётких гарантий безопасности маршруты становятся менее привлекательными для инвесторов и перевозчиков.

Соотношение торговых потоков РФ и стран-партнёров и наличие дисбалансов

Одной из ключевых структурных проблем, влияющих на экономическую эффективность коридора, является торговый дисбаланс между РФ и странами – партнёрами по МТК. Он выражается в превышении как абсолютной величины экспорта РФ по сравнению с импортом, так и доли стран коридора в экспорте РФ (к 2024 г. достигла 26,1%) по отношению к импорту (лишь 10,3%).

Причины указанных особенностей связаны со структурой экономик стран-партнёров и сложившейся географией грузопотоков. Из-за недостаточного уровня диверсификации и несоответствия качества и стандартов производимой продукции в таких странах, как Иран и Индия, по многим товарным группам российские импортёры не заинтересованы в углублении закупок. В результате Россия имеет значительно больший объём товаров для экспорта на юг, чем потенциальный объём для импорта с юга на север.

Этот дисбаланс напрямую ведёт к серьёзной логистической проблеме – проблеме порожних контейнеров и неэффективной обратной загрузке транспорта. Логистические операторы вынуждены закладывать в стоимость перевозки груза на юг затраты на обратный порожний рейс, что значительно увеличивает общие транспортные издержки и снижает конкурентоспособность МТК «Север – Юг» по сравнению с другими маршрутами.

Инфраструктурные ограничения

Наиболее известным и критическим «узким местом» всего проекта остаётся недостроенный 162-километровый железнодорожный участок Решт – Астана на территории Ирана. Его отсутствие разрывает единую железнодорожную сеть Западной ветки коридора, вынуждая перегружать товары на автомобильный транспорт, что значительно увеличивает сроки и стоимость перевозок.

Дополнительными проблемами являются разница в ширине колеи (1520 мм в России и странах СНГ против 1435 мм в Иране), требующая смены колёсных пар или перевалки грузов, а также в целом низкая пропускная способность и не всегда высокое качество существующих иранских железных дорог, большинство из которых являются однопутными и неэлектрифицированными.

Морская составляющая коридора сталкивается с рядом системных вызовов. Во-первых, это обмеление Каспийского моря и, как следствие, Волго-Каспийского морского судоходного канала, которое уже сегодня создаёт угрозу судоходству и затрагивает все прибрежные порты. Недостаточная глубина канала является существенным инфраструктурным ограничением. Несмотря на стратегическую задачу обеспечения проходной осадки в 4,5 метра, Правительство РФ рассматривает возможность фиксации гарантированной глубины

на уровне 4,2 метра. Причина – критическое падение уровня Каспия и высокая стоимость работ, которые сталкиваются с дефицитом средств на финансирование дноуглубления¹⁶. Во-вторых, существует острая нехватка современного флота. Большинство судов, работающих на Каспии, имеют средний возраст 35 лет, они морально и технически устарели, а их совокупная провозная способность не превышает 8 млн т в год¹⁷. Тем не менее, стоит заметить, что проблема дефицита специализированного флота перешла в стадию практического решения. На 2025 г. запланирована сдача первой серии из четырёх универсальных сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108 (тип «Волго-Дон макс»), строящихся на заводе «Лотос» по заказу ГТЛК¹⁸. При этом не стоит переоценивать указанный результат. Как замечают эксперты Trans Lab в своём докладе от 2024 г., «проект по строительству универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс» предполагает строительство 20 судов»¹⁹. При этом, по некоторым оценкам, число таких судов сможет достичь 25 лишь к 2030 г.²⁰

Кроме того, проблемой Каспия долгое время выступала нехватка портов с развитыми контейнерными терминалами и железнодорожных подходов к ряду иранских портов. Отдельные проекты в области модернизации инфраструктуры позволили нарастить грузооборот. Как отметил и. о. руководителя ФГБУ «АМП Каспийского моря» Николай Ковалёв в ноябрьском интервью 2024 г., в планах модернизации ВКМСК – завершение основных этапов реконструкции в течение ближайших двух лет²¹. Кроме того, подчёркивая важность проекта, министр экономического развития Российской Федерации Максим Решетников объявил 2 декабря 2025 г. о значительных вложениях государства в модернизацию транспортных узлов региона, включая обновление порта в Махачкале, создание специальной экономической зоны в Астраханской области и углубление фарватера Волго-Каспийского канала²². Тем не менее мы видим некоторые расхождения между официальными заявлениями и результатами

¹⁶ Власти намерены отказаться от продолжения углубления Волго-Каспийского канала. *Коммерсантъ*. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7974435> (дата обращения: 01.04.2026).

¹⁷ «Из варяг в персы»: Перспективы развития МТК Север – Юг. *N.Trans Lab*. С. 36. URL: <https://ntranslab.ru/upload/iblock/6b5/fduhxudb2as2ziqzkkjbvcyqd306vrkx.pdf> (дата обращения: 01.04.2026). С. 36.

¹⁸ Гаврилов В. 2024. Суда идут: контейнерные перевозки по Каспию планируют нарастить с 2025 года. *Известия*. URL: <https://iz.ru/1797786/vladimir-gavrilov/suda-idut-kontejnerynye-perevozki-po-kaspiyu-planiruyut-narastit-s-2025-goda> (дата обращения: 01.04.2026).

¹⁹ Из варяг в персы»: Перспективы развития МТК Север – Юг. *N.Trans Lab*. С. 36. URL: <https://ntranslab.ru/upload/iblock/6b5/fduhxudb2as2ziqzkkjbvcyqd306vrkx.pdf> (дата обращения: 01.04.2026). С. 36.

²⁰ Гаврилов В. 2024. Суда идут: контейнерные перевозки по Каспию планируют нарастить с 2025 года. *Известия*. URL: <https://iz.ru/1797786/vladimir-gavrilov/suda-idut-kontejnerynye-perevozki-po-kaspiyu-planiruyut-narastit-s-2025-goda> (дата обращения: 01.04.2026).

²¹ Там же.

²² МТК «Север – Юг» станет ключевым инфраструктурным проектом России с инвестициями в туризм и логистику. *Министерство экономического развития Российской Федерации*. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/mtk_sever_yug_stanet_klyuchevym_infrastrukturnym_proektom_rossii_s_investitsiyami_v_turizm_i_logistiku.html (дата обращения: 01.04.2026).

проводимых работ. При потенциальной мощности портов Каспийского бассейна на уровне 23,5 млн т в действительности по состоянию на 2024 г. обрабатывалось лишь 8,1 млн т (0,9% от общего объёма перевалки грузов), показав прирост лишь на 4% по отношению к уровню 2023 г.²³ (см. табл. 4).

Таблица 4. Структура перевалки грузов по бассейнам РФ в 2019–2024 гг., млн т.
Table 4. Cargo transshipment structure by Russian sea basins in 2019–2024, million tons

Бассейн	2019	2021	2022	2023	2024	Доля в 2024 г.
Всего	840,3	835,2	841,5	883,8	861,9	100%
Азово-Черноморский	258,1	256,8	263,6	291,4	275,6	32,0%
Балтийский	256,4	252,8	245,5	248,6	248,7	28,9%
Дальневосточный	213,5	224,3	227,8	238,1	236,5	27,4%
Арктический	104,8	94,3	98,5	97,9	93	10,8%
Каспийский	7,4	7	6	7,8	8,1	0,9%

Источник: составлено авторами на основе данных Минтранса РФ. Транспорт России: информационно-статистический бюллетень, 2019–2024 гг. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents> (дата обращения: 01.04.2026)

Source: compiled by the authors based on the data of the Ministry of Transport of the Russian Federation. Transport of Russia: Information and Statistical Bulletin, 2019–2024. Available at: <https://mintrans.gov.ru/documents> (accessed 01.04.2026)

Правовые и административные барьеры

Помимо физических барьеров, эффективность коридора сдерживается отсутствием выстроенной системы международно-правовых договорённостей. Существующая нормативная база носит рамочный характер и состоит из разрозненных многосторонних и двусторонних договорённостей, которые не обеспечивают унификации процедур транзита, тарифной политики, таможенного оформления и доступа к инфраструктуре. Такая правовая фрагментарность приводит к неопределённости, росту транзакционных издержек и снижению конкурентоспособности коридора по сравнению с альтернативными маршрутами.

Прежде всего, стоит выделить проблему несогласованности процедур и сложный документооборот, особенно на границе с Ираном. По данным ЭСКАТО ООН, до 50% всего транзитного времени может тратиться на пересечение границ²⁴. Фактором, увеличивающим издержки, также может являться наличие неофициальных сборов в пути следования. Эта «чувствительная»

²³ Транспорт России: информационно-статистический бюллетень, 2019–2024 гг. Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents> (дата обращения: 01.04.2026).

²⁴ Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors to Strengthen the Intra-and Inter-Regional Transport Connectivity. 2017. UN ESCAP. Study Report. URL: <https://repository.unescap.org/server/api/core/bitstreams/43b17e37-eb8f-4af8-b011-b6854f161862/content> (accessed 01.04.2026)

тема была включена в анкету для экспертного опроса в рамках проекта, однако представители бизнеса, как, например, из Махачкалинского порта, избегают её прямого обсуждения.

Управление логистикой

Среди стран МТК «Север – Юг» на текущий момент отсутствует согласованная тарифная политика. Несмотря на то что между Россией, Азербайджаном и Казахстаном осуществляется координация тарифных политик, включая механизмы в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, с Ираном и Туркменистаном долгие годы не существовало эффективной системы согласованной тарификации²⁵. Дополнительные сложности создают различия в национальных системах установления тарифов, а также дополнительные сборы в транзитных портах и на границах, что усложняет расчёты и повышает стоимость перевозок по коридору. Сдерживающим фактором развития МТК «Север – Юг» выступает отсутствие единого сквозного железнодорожного тарифа на весь маршрут, действующего по принципу «от точки до точки» (например, от Москвы до порта Бендер-Аббас).

Другой важной проблемой является неэффективное управление логистическими потоками. Отсутствие единого координационного центра приводит к таким ситуациям, когда в одном регионе наблюдается профицит подвижного состава (вагонов), а в другом, где он остро необходим, ощущается его дефицит, что парализует перевозки. Также существенным вызовом являются информационные разрывы и слабая осведомлённость бизнеса о возможностях и специфике работы в странах-партнёрах.

Выводы

Проведённый анализ подтверждает, что в условиях глобальной экономической перестройки и перенаправления российских торговых потоков на юг МТК «Север – Юг» окончательно трансформировался из перспективного проекта в элемент стратегической необходимости. На сегодняшний день существует разрыв между потенциальной грузовой базой и текущей физической пропускной способностью коридора. С одной стороны, происходит расширение экспортного потенциала. Однако необходимо учитывать, что значительная часть этого прироста (в частности, поставки энергоносителей в Индию) в настоящее время обслуживается в рамках традиционных уязвимых морских путей. Конвертация торгового потенциала в реальную загрузку мультимодальной

²⁵ Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север – Юг». *Eurasian Rail Alliance Index*. URL: <https://index1520.com/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/?ysclid=mnk4m659q1634319257> (accessed 01.04.2026).

инфраструктуры МТК «Север – Юг» требует системного устранения выявленных «узких мест», что позволит трансформировать развивающиеся торговые связи со странами Глобального Юга в устойчивые грузопотоки по системе альтернативных маршрутов в рамках коридора.

Ключевыми физическими барьерами, сдерживающими развитие, были определены три «узких места»: недостроенный железнодорожный участок Решт – Астара в Иране, разрывающий ключевую Западную ветку, нехватка и изношенность морского флота на Транскаспийском маршруте в контексте модернизации портовой инфраструктуры и проблема обмеления Каспийского моря. Эти «жесткие» ограничения усугубляются системными «мягкими» проблемами: неэффективным управлением транспортными потоками, приводящим к логистическим парадоксам; несогласованностью таможенных и тарифных процедур, съедающих до половины времени транзита; а также торговым дисбалансом, который подрывает экономическую рентабельность перевозок из-за проблемы порожних рейсов.

С одной стороны, требуются целенаправленные государственные и частные инвестиции в приоритетные инфраструктурные проекты, которые способны «расшить» всю систему. В качестве наиболее применимой модели для реализации этих капиталоемких проектов можно рассмотреть механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) и создание совместных предприятий, что более приемлемо для таких стран, как Иран, чем классические концессии. Финансирование может осуществляться с привлечением национальных и международных институтов развития, таких как ЕАБР, НБР БРИКС, Исламский банк развития, который уже финансировал строительство флота для Туркменистана.

С другой стороны, приоритетной задачей становится ускоренное формирование механизмов управления транспортным коридором. Важно понимать, что эффективность его функционирования определяется не только развитием физической транспортной сети, но также созданием единой цифровой и организационной платформы. Целесообразно организовать единый цифровой центр управления, обеспечивающий оперативное регулирование грузопотоков, контроль над подвижным составом и судоходством. Актуальность данного направления также подтверждается предложением Президента РФ о переводе на цифровые платформенные решения всей транспортно-логистической системы РФ, что отражает наличие запроса на государственном уровне²⁶. Дополнительными мерами являются гармонизация тарифной политики, включая введение согласованного сквозного тарифа, упрощение таможенных формальностей, а также расширение возможностей по проведению финансовых платежей.

²⁶ Путин: Россия создаёт национальную цифровую транспортно-логистическую платформу. 2025. ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/24300553> (дата обращения: 01.04.2026).

Перенаправление потоков товаров с рынков недружественных государств на рынки нейтральных стран зачастую сталкивается с трудностями, обусловленными как техническими причинами (например, отсутствием адекватных транспортных коридоров), так и политико-экономическими ограничениями (целевая страна имеет сеть РТС с другими странами, в число которых не входит Россия). В этой связи проработка условий деятельности российских участников внешнеэкономической деятельности при выходе на рынки стран – участниц МТК «Север – Юг» встаёт как никогда остро.

В целом, для достижения устойчивого роста и диверсификации российского экспорта в текущих условиях сложной международной конъюнктуры функционирование единственного транспортного коридора «Север – Юг» представляется недостаточным. Необходимо рассмотреть создание дополнительных меридиональных мультимодальных маршрутов, обеспечивающих активное вовлечение России в международные транспортные сети.

Об авторах:

Екатерина Андреевна Дегтерёва – доктор экономических наук, профессор, заместитель директора Института мировой военной экономики и стратегии, профессор Департамента мировой экономики, главный научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 119017 Москва, Малая Ордынка, 17. ORCID: 0000-0002-8752-5840
E-mail: edegtereva@hse.ru

Ольга Владимировна Бiryukova – кандидат экономических наук, доцент, академический руководитель образовательной программы «Мировая экономика», доцент Департамента мировой экономики, старший научный сотрудник Центра комплексных европейских и международных исследований, старший научный сотрудник Лаборатории ответственного бизнеса, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 119017 Москва, Малая Ордынка, 17. ORCID: 0000-0002-4845-6897
E-mail: obiryukova@hse.ru

Александр Игоревич Сабанцев – эксперт Центра стратегических исследований Института мировой военной экономики и стратегии, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 119017 Москва, Малая Ордынка, 17. ORCID: 0009-0009-9619-4113
E-mail: asabantsev@hse.ru

Конфликт интересов:

авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Благодарность:

статья подготовлена в рамках исследования «Устойчивые морские перевозки в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» в контексте региональной безопасности» по гранту РНФ (Соглашение №25-68-00031).

UDC: 339.5(470+571):656.02
Received: 15 October 2025
Accepted for publication: 2 December 2025

The International North–South Transport Corridor and Russia’s Trade Reorientation toward the Global South

 E.A. Degtereva,  O.V. Biryukova,  A.I. Sabantsev
[DOI 10.24833/2071-8160-2026-2-107-149-171](https://doi.org/10.24833/2071-8160-2026-2-107-149-171)

HSE University

Abstract: This article examines the role of the International North–South Transport Corridor (INSTC) in the reorientation of Russia’s foreign trade flows toward the countries of the Global South. In the context of sanctions pressure, geopolitical fragmentation, and the restructuring of traditional logistics chains, the INSTC has acquired strategic importance as an alternative transport artery linking Russia with the Caspian region, Iran, India, Central Asia, and wider Asian and African markets. However, the article argues that there remains a significant gap between the declared potential of the corridor and its actual cargo base. This gap is shaped not only by infrastructure constraints, but also by administrative, legal, tariff, logistical, and trade-structural barriers.

The purpose of the study is to systematize the key barriers to the development of the INSTC on the basis of Russia’s trade cooperation with countries gravitating toward the corridor’s routes. The empirical analysis focuses on the dynamics and commodity structure of Russia’s trade in 2019–2024 with Azerbaijan, India, Iran, Kazakhstan, Pakistan, Uzbekistan, and Turkmenistan. The article shows that the growth of Russia’s trade with these partners is highly asymmetric. Russian exports have expanded much faster than imports, while a significant share of export growth is driven by raw materials, especially mineral fuels, oil, and petroleum products. These goods do not automatically generate stable demand for the corridor’s multimodal infrastructure, since large-scale energy exports continue to rely mainly on traditional maritime routes. The study identifies several groups of barriers limiting the corridor’s effectiveness. The most important hard infrastructure constraints include the unfinished Rasht–Astara railway section in Iran, limited capacity and ageing fleet on the Caspian route, insufficient port and rail infrastructure, and the shallowing of the Caspian Sea and the Volga–Caspian shipping canal. These are compounded by soft barriers: fragmented legal regulation, complex customs procedures, the absence of a coordinated through tariff, weak logistics management, lack of a single coordination center, and information gaps among business actors.

The article concludes that the INSTC cannot be developed only through isolated infrastructure projects. Its potential depends on comprehensive modernization of logistics governance, digital coordination of cargo flows, harmonization of tariff and customs procedures, development of return cargo, and broader diversification of Russia’s southern trade. Without these measures, growing trade with the Global South will not necessarily translate into sustainable cargo flows through the corridor.

Keywords: International North-South Transport Corridor (INSTC), transport artery, logistics, export, import, cargo flows, port, trade imbalance

About the authors:

Ekaterina A. Degtereva – Doctor of Economics, Professor, Deputy Director of the Institute of World Military Economics and Strategy; Professor, Department of World Economy; Chief Researcher, Center for Comprehensive European and International Studies, HSE University. Address: 17 Malaya Ordynka St., Moscow, 119017, Russia. ORCID: 0000-0002-8752-5840. E-mail: edegtereva@hse.ru.

Olga V. Biryukova – PhD in Economics, Associate Professor, Academic Supervisor of the World Economy Programme; Associate Professor, Department of World Economy; Senior Researcher, Center for Comprehensive European and International Studies; Senior Researcher, Responsible Business Laboratory, HSE University. Address: 17 Malaya Ordynka St., Moscow, 119017, Russia. ORCID: 0000-0002-4845-6897. E-mail: obiryukova@hse.ru.

Alexander I. Sabantsev – Expert, Center for Strategic Studies, Institute of World Military Economics and Strategy, HSE University. Address: 17 Malaya Ordynka St., Moscow, 119017, Russia. ORCID: 0009-0009-9619-4113. E-mail: asabantsev@hse.ru.

Conflict of interests:

The authors declare the absence of conflict of interests.

Acknowledgments:

The article was prepared within the project “Sustainable maritime transport within the framework of the international North-South transport corridor in the context of regional security” supported by the Russian Science Foundation (Project No. 25-68-00031).

References:

Khan Z., Khan K.H., Koch H. 2023. Aggregating an Economic Model and GIS to Explore Trade Potentials of India-Caspian Countries and a Way Forward for INSTC. *Research in Globalization*. 7(1). 100154. DOI: 10.1016/j.resglo.2023.100154

Pal L.C. 2024. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: Potential and impediments. *Brazilian Journal of Political Economy*. 44(3). P. 563–582. DOI: 10.1590/0101-31572024-3556

Vinokurov E.Y., Ahunbaev A., Zaboiev A.I. 2022. International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “Pivot to the South” and Trans-Eurasian Connectivity. *Russian Journal of Economics*. 8(2). P. 159–173. DOI: 10.32609/j.ruje.8.86617

Dankov A.G., Savkovich E.V. 2025. Transformatsiya transportnogo karkasa Evrazii v nachale XXI veka [Transformation of the Eurasian Transport Framework at the Beginning of the 21st Century]. *Mezhdunarodnaya analitika*. 16(1). P. 198–210. DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210 (In Russian)

Fedulov I.V. 2023. Mezhdunarodnyy transportnyy koridor «Sever – Yug» v novykh geopoliticheskikh usloviyakh: sovremennoe sostoyanie i perspektivy [International North-South Transport Corridor in New Geopolitical Conditions: Current State and Prospects]. *Vostochnaya analitika*. 14(3). P. 81–97. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-081-097 (In Russian)

Malyshev M.I., Kozhanov E.N. 2024. Razvitie mezhdunarodnogo mul'timodal'nogo koridora «Sever – Yug» i mery integratsii regional'noy transportnoy infrastruktury [Development of the International Multimodal North-South Corridor and Measures for Integration of Regional Transport Infrastructure]. *Nauchnyy vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoy aviatsii*. 27(1). P. 28–42. DOI: 10.26467/2079-0619-2024-27-1-28-42 (In Russian)

Markelov K.A. 2022. Istoriya i sovremennost' v razvitii mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – Yug» [History and Modernity in the Development of the International North–South Transport Corridor]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kul'tura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 1(70). P. 98–109. DOI: 10.54398/1818-510X_2022_1_98 (In Russian)

Semedov S.A., Shilova A.V. 2023. Proekt MTK «Sever – Yug»: problemy i perspektivy v usloviyakh sanksiy [INSTC Project: Problems and Prospects under Sanctions]. *Obozrevatel'*. №2. P. 52–61. DOI: 10.48137/2074–2975_2023_2_52 (In Russian)

Список литературы на русском языке:

Данков А. Г., Савкович Е.В. 2025. Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века. *Международная аналитика*. 16(1). С. 198–210. DOI: 10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210

Мальшев М. И., Кожанов Е. Н. 2024. Развитие международного мультимодального коридора «Север – Юг» и меры интеграции региональной транспортной инфраструктуры. *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации*. 27(1). С. 28–42. DOI: 10.26467/2079-0619-2024-27-1-28-42

Маркелов К. А. 2022. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг». *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 1(70). С. 98–109. DOI: 10.54398/1818-510X_2022_1_98

Семедов С.А., Шилова А. В. 2023. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций. *Обозреватель*. №2. С. 52–61. DOI: 10.48137/2074–2975_2023_2_52

Федулов И. В. 2023. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы. *Восточная аналитика*. 14(3). С. 81–97. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-081-097