

УДК 33**Международный транспортный коридор «Север – Юг»:
проблемы и перспективы****Вериго Сергей Александрович**

Кандидат экономических наук, доцент,
Московский приборостроительный техникум,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
119501, Российская Федерация, Москва, ул. Нежинская, 7;
e-mail: sergej_verigo@mail.ru

Позднякова Татьяна Игоревна

Преподаватель,
Московский приборостроительный техникум,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
119501, Российская Федерация, Москва, ул. Нежинская, 7;
e-mail: pozdniakova_ti@mail.ru

Кудряшов Андрей Борисович

Кандидат педагогических наук,
Дальневосточный юридический институт МВД России,
680020, Российская Федерация, Хабаровск, пер. Казарменный, 15;
e-mail: kingbarbus@mail.ru

Аннотация

В статье показано, что международный транспортный коридор «Север-Юг» как уникальная транспортная магистраль находится лишь в самом начале своего развития и испытывает определенные сложности. Но в то же время, потенциал магистрали вполне позволяет надеяться на увеличение объемов грузоперевозок и создание качественной сервисной и логистической инфраструктуры, что будет положительно влиять на деловые отношения стран-участниц МТК. Но дальнейшее развитие коридора будет зависеть от государственной воли, поскольку МТК требует серьезных инвестиций и унификации межгосударственной нормативно-правовой базы, что позволит снять многие имеющиеся сегодня барьеры и обеспечить не только транспортную составляющую, но и способствовать экономическому росту через задействование промышленного потенциала как России, так и остальных участников данного транспортного коридора.

Для цитирования в научных исследованиях

Вериго С.А., Позднякова Т.И., Кудряшов А.Б. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: проблемы и перспективы // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 4А. С. 492-502.

Ключевые слова

Транспортный коридор, транзит, санкции, логистика, контейнерные перевозки, мультимодальные перевозки, экономическая безопасность, коридор «Север – Юг».

Введение

Экономические санкции, введенные против России, со всей очевидностью показали, что ориентированность отечественной логистики на Запад является довольно уязвимым местом в экономической безопасности страны. Запрет на поставки в Россию многих товаров, ограничение грузоперевозок по дорогам Евросоюза, закрытие морских портов для судов под российским флагом и аэропортов заставили наше правительство обратить взгляд на юг.

Новую актуальность для российской торговли обрели страны Персидского залива, Индия и Восточная Африка, а главным преимуществом в работе с ними становится транспортный коридор «Север — Юг», ведущий из Петербурга в Мумбаи. Запланированный еще в конце 90-х маршрут первоначально не был приоритетным проектом для нашей страны, а теперь же «Север — Юг» претендует на статус едва ли не главной торговой артерии для России, имеющей стратегическое значение.

Причинами столь существенной диверсификации отечественных торговых маршрутов стали:

- Запреты на поставку в Россию и Республику Беларусь широкого перечня товаров (машин, оборудования и комплектующих), а также на приобретение белорусской и российской продукции;
- Запрет логистическим компаниям из Беларуси и России осуществлять международные автомобильные перевозки грузов в страны ЕС и из них, а также транзитом по их территории;
- Запрет грузовым автотранспортным средствам, зарегистрированным в странах ЕС, перевозить товары в Республику Беларусь и Россию или транзитом в другие страны (то есть под запрет попали перевозки, выполняемые европейскими перевозчиками во все государства-члены ЕАЭС);
- Запрет на заход судов под российским флагом в порты стран ЕС, США, Великобритании и Канады;
- Добровольный отказ контейнерных судоходных линий, а также фидерных перевозчиков на Балтике работать с российскими грузами и российскими морскими портами;
- Закрытое европейское, канадское и американское небо для самолетов российских и белорусских авиакомпаний;
- Уход международных грузовых экспресс-перевозчиков с российского рынка, фактическое прекращение международных перевозок грузов и почты российскими грузовыми авиакомпаниями;
- Возросший размер страховок на транспортные средства и грузы, перевозимые в Россию;
- Высокий уровень загрузки Восточного полигона сети Российских железных дорог сырьевыми грузами, направляемыми на азиатские рынки, а также подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна в летний период (в условиях роста пассажиропотока к местам массового отдыха на Черноморском побережье России).

Основное содержание

Исторически коридор «Север-Юг» берет свое начало в глубокой древности, когда по территориям России и Ирана проходил торговый путь «из варяг в персы». В наши дни актуальность данного маршрута не менее очевидна: помимо удаленности от основных зон геополитических конфликтов он короче пути через Суэцкий канал, что в разы сокращает сроки доставки и ее стоимость [Маркелов, 2022].

В структуре участников МТК «Север-Юг» можно выделить три крупные группы государств:

- 1) Страны-производители грузов, заинтересованные в увеличении прибыли за счет роста своего экспорта (Индия и Беларусь).
- 2) Страны-транзитеры, заинтересованные в прибыли за счет предоставления услуг по транзиту грузов и их логистике (Азербайджан, Казахстан и Туркменистан).
- 3) Страны, являющиеся и производителями, и транзитерами, способные генерировать экспортный грузопоток и обеспечивать передвижение грузов по своей территории (Россия и Иран).

В России интерес к маршруту связан, по большей степени, с поиском новых торговых путей на фоне жесткого политического давления со стороны стран евро-атлантического блока. В диверсификации, долгосрочной устойчивости и безопасности своей торговли сегодня нуждается не только Москва, но, как минимум, Минск и Тегеран.

На данный момент МТК «Север-Юг» состоит из трех малосвязанных между собой маршрутов: Транскаспийской, Восточной и Западной ветвей. Объем грузоперевозок по всем трем ветвям в 2022 г. составил 14,5 млн. тонн. Около 70% от всего грузопотока приходится на Западную ветвь маршрута (10,3 млн. тонн в 2022 г.), около 25% – на Транскаспийскую (3,6 млн. тонн в 2022 г.) и около 5% на Восточную (0,7 млн. тонн). Из них около 75% (11 млн. тонн) – это экспортные российские перевозки, а 25% (3,5 млн. тонн) – импортные грузоперевозки на территорию России.

Рассмотрим подробнее эти направления.

1. Западное: правый берег Каспия (Россия – Азербайджан), а также порты Санкт-Петербург (Россия) и Бендер-Аббас (Иран), имеющий развитую железнодорожную структуру для выхода в Персидский залив. Западная ветвь представляет собой прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран), с последующим движением до порта Бендер-Аббас. Этот маршрут обладает, к сожалению, слабой инфраструктурной подготовленностью Ирана, однако проблемы наблюдаются практически на всех участках пути.

Так, железнодорожный путь от Волгограда до Астрахани состоит из нескольких участков с разной пропускной способностью. Из Волгограда до Верхнего Баскунчака проложена всего одна неэлектрифицированная колея, пропускной способностью 14 млн. тонн в год. Участок дороги от Верхнего Баскунчака до Астрахани расширяется до двух путей без электричества мощностью 30 млн. тонн. Дорога от Астрахани до ж/д-узла Кизилюрт вдоль каспийского побережья вновь сужается до одного пути мощностью 10 млн. тонн. Суммарно это чуть менее 700 км неэлектрифицированных дорог с разным числом путей и предельной нагрузкой.

Ситуация меняется от Кизилюрта через Махачкалу до пограничного Самура, где дорога состоит из двух электрифицированных путей мощностью 60 млн. тонн в год.

Азербайджанский ж/д-участок от Самура до Ширвана состоит из двух путей, к которым подведено электричество. Пропуская способность – до 30 млн. тонн в год. При этом участок от Ширвана до пограничной Астары длиной в 190 км вновь сужается до одной неэлектрифицированной колеи с мощностью 10 млн. тонн.

Сегодня реализуется проект по увеличению пропускной способности ветки Алят – Астара до 30 млн. тонн. Также реконструируется двухпутный участок от Ялама через Баку в Ширван до 60 млн. тонн. Расширение и модернизация железнодорожной сети Ирана, как одной из ключевых частей МТК «Север-Юг», регулярно актуализируется в среде политиков и экспертов. Полноценный запуск связан с большим числом сложностей на иранском участке.

Во-первых, 1650 км железнодорожных путей, которые входят в состав МТК «Север-Юг», имеют европейскую ширину колеи в 1435 мм. Во-вторых, подавляющая часть путей состоит из одной колеи и почти вся дорога не подключена к электросети. Протяженность линии Казвин – Тегеран – Бендер-Аббас составляет 1 485 км, а ее пропускная способность – не более 10 млн. тонн в год. Линия до порта Бендер-Аббас была введена в эксплуатацию в 1995 г. как однопутная, но земляное полотно, тоннели и мосты построены в расчете на укладку второго пути. Линия от Тегерана до порта Бендер-Имам Хомейни длиной 928 км обременена теми же проблемами. В-третьих, отсутствие участка Астара-Решт не позволяет осуществлять бесшовные железнодорожные перевозки. Этот участок находится в горной местности, из-за чего его строительство осложнено и включает прокладку 22 тоннелей и возведение 15 специальных мостов.

В мае 2023 г. главы России и Ирана подписали соглашение о железной дороге на этом участке, ввод в эксплуатацию которой планируется в 2028 г. Это позволит увеличить мощность пропуска до 15 млн. тонн с потенциальным увеличением до 30 млн. тонн в год. Проектом предусмотрено устройство рельсового пути как широкой колеи 1520 мм, так и иранской (европейской) 1435 мм в виде совмещенной колеи.

В 2004 г. Москва, Тегеран и Баку подписали соглашение по строительству ж/д-ветки Казвин-Решт-Астара, строительство которой должно было начаться в 2005 г., но фактически работы были начаты только в 2009 г., а открыт участок был в 2019 г. Причиной задержки стали технические и инженерные трудности: сложных геологические условия требовали строительства 50 тоннелей и нескольких мостов, в том числе через плотину Манджил длиной 1,4 км.

Фактически на северном участке сегодня ж/д-ветка обрывается на грузовом терминале в иранской Астаре, который отдан в аренду Азербайджану на 25 лет. Дальнейшие перевозки могут быть осуществлены только автотранспортом. В 2022 г. начались реальные и интенсивные работы по постройке нового автомобильного моста через границу.

В итоге на текущий момент ограничения, а также различия в ширине колеи между Ираном и пространством СНГ не позволяют обеспечить бесшовную доставку грузов, а предельный объем доставки по железной дороге вряд ли может превысить 10 млн. тонн в обозримой перспективе. Дополнительные ограничения накладывает недостаточное количество тягового и прицепного подвижного состава. Единственным вариантом на текущий момент остается автомобильный транспорт, однако он эффективен при транспортировке товаров с высокой добавленной стоимостью на малые расстояния. В России же железная дорога остается одним из основных способов дальнемагистрального грузопотока, в том числе и в рамках МТК «Север-Юг».

2. Транскаспийское: использование паромных и контейнерных линий по Каспийскому

морю, а именно: Санкт-Петербург (Россия) – Бендер-Аббас (Иран). Это направление по сути – мультимодальный коридор с использованием российских портов Астрахань, Оля и Махачкала, а также североиранских портов Амирабад, Астара, Энзели, Ноушехр с последующей наземной трансиранской перевозкой авто- или железнодорожным транспортом через Тегеран, Исфахан до южного порта Бендер-Аббас в Ормузском проливе.

В 2023 г. Минтранс России отчитался об объеме грузоперевозки в портах Астрахань, Махачкала и Оля в 7,8 млн. тонн.

Суммарная мощность российских портов на Каспии – 23,5 млн. тонн (Астрахань – 9,9 млн. тонн, Махачкала – 12,1 млн. тонн, Оля – 1,5 млн. тонн), однако по итогам 2023 г. были загружены лишь около 20% мощностей портов (Астрахань перегрузила 3,2 млн. тонн, Махачкала – 3,4 млн. тонн, а Оля – 0,6 млн. тонн).

Порт Астрахань осуществляет перевалку зерновых, контейнеров, наливочных и генеральных грузов. Порт Оля приспособлен для контейнерных и генеральных грузов. Порт Махачкалы – единственный круглогодичный незамерзающий терминал Каспия. Имеет нефтяной, контейнерный и сухогрузный терминалы.

Для развития грузопотока по МТК на территории Астраханской области еще в 2014 г. была создана особая экономическая зона производственно-промышленного типа «Лотос» с рядом налоговых льгот. По прогнозам, к 2050 г. по МТК «Север-Юг» прогнозируется рост грузовой базы к до 100 млн. тонн. В Министерстве экономического развития России ожидают рост грузооборота по МТК «Север-Юг» к 2030 г. до 25 млн. тонн.

Кроме того, за 20 лет Россия в 4 раза увеличила перегрузочный потенциал портовых мощностей: с 337 млн. тонн в 2003 г. до 1 368,4 млн. тонн в 2023 г. и продолжает наращивать инфраструктурную мощность своих портов, хотя на Каспии радикального изменения объемов не наблюдается. Фактические объемы грузов, которые идут через порты России, за последние пять лет загружают лишь две трети от доступных мощностей. Так, при 1 368,4 млн. тонн портовых мощностей в 2023 г. грузоперевозка в российских портах составила 883 млн. тонн (65% от мощности портов) [Динамика развития портовых мощностей (млн. тонн), [www...](#)].

Таким образом, инвестиции в наращивание портовых мощностей показывают стратегический расчет России на внешнеторговую экспансию и рост транзита через свою территорию в обозримом будущем, в том числе и из-за высокой вероятности военно-политической дестабилизации ключевых для глобальной торговли регионов мира (эскалация в районе Баб-эль Мандебского пролива и Суэцкого канала, дестабилизация в районе Восточно– и Южно-Китайского морей) [Досье: Развитие транспортного коридора «Север-Юг» , [www...](#)].

Правительство также предпринимает попытки по стимулированию торговли по МТК «Север-Юг». Были выделены 5,6 млрд руб. (\$61 млн) на углубление Волго-Каспийского канала; 11,9 млрд руб. (\$129,6 млн) на развитие портов в Оле, Махачкале [Решетников: Грузооборот по транспортному коридору "Север-Юг" должен вырасти на 25-30% к 2025 году, [www...](#)]. Также предполагается развитие автодорог в обход Хасавюрта, Дербента, Махачкалы и Астрахани, чтобы увеличить пропускную способность и ускорить скорость доставки грузов. Планируется увеличение мощности порта Махачкалы до 18 млн. тонн грузов в год к 2030 г.

Вместе с тем, транскаспийская ветка МТК «Север-ЮГ» обременена рядом ограничений.

Во-первых, у России очень мало судов типа «река-море», способных ходить по Волге и по Каспию. Во-вторых, в отчетах правительства есть данные по модернизации портовой инфраструктуры других бассейнов, но не Каспия [Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период:

2022 год, [www...](#)]. С другой стороны, в 2023 г. стало известно о том, что к середине 2024 г. в порту Оля будет завершено обустройство восьмого и девятого причалов для перевалки контейнеров. Расчетный грузооборот этих причалов составит более 1 млн. тонн в год, контейнерных грузов – 53 тыс. в год [Порт Оля после модернизации сможет получать контейнерные грузы из Индии и Ирана, [www...](#)].

Проблемы при этом наблюдаются не только со стороны России, но и Ирана. Так, на Каспии у него нет судов для перевозки грузов на колесной базе, у России же их всего 19 единиц. Кроме того, весь Каспийский флот Ирана состоит из 53 судов, которые ходят не только в порты России, но и другие страны каспийского побережья. Это значит, что в море малое число действующих судов и отсутствует современный флот для перевозок на небольшие расстояния.

3. Восточное: восточный берег Каспия через Казахстан – Туркмению – Иран. Проблема данного маршрута – неспособность железной дороги обеспечить необходимые пропускные мощности. Весь путь от Астрахани по территории Казахстана через Аксарайская – Макар – Бейнеу – Актау – Болашак длиной 1350 км состоит из одной неэлектрифицированной колеи. Пропускная способность – около 11 млн. тонн, из которых текущим грузопотоком занято около 2 млн. тонн. На территории Туркменистана участок Болашак – Берекет – Инче-Бурун длиной 900 км также неэлектрифицирован и способен пропустить 11 млн. тонн.

Существует дополнительная ветвь Берекет – Серахс протяженностью 750 км с аналогичными характеристиками, расширяющая пропускную способность вдоль границы Ирана и Туркменистана. Однако на пограничных станциях Инче-Бурун и Серахс, где стыкуются колеи разных ширин, наблюдается недостаточное количество приемоотправочных путей, площадок для перегрузки контейнеров и временного хранения грузов. Также есть ограничения по весу и габаритам грузов в Инче-Бурун из-за скалистой местности. В восточной части Ирана железные дороги также слабо развиты. Дополнительные ограничения накладываются перепадами высот и требованиями к грузам, что не позволяет расширить пропускную способность более чем 10 млн. тонн в год.

Одним из наиболее значимых ограничений на участке является большее число стран-транзитеров, а также существующая несогласованность параметров реализации инфраструктурных проектов. Еще одной немаловажной проблемой является отсутствие достаточного количества грузогенерации, что приводит к низкой востребованности путей.

Для МТК «Север – Юг» очень важным в техническом и экономическом отношении является сопряжение с коммуникациями ЕАЭС, в частности, в рамках подписанного в 2018 г. Временного соглашения об образовании зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном. Иран получает возможность для расширения рынка экспорта товаров и рабочей силы, а также усиление роли страны-транзитера в рамках торговых коридоров МТК «Север – Юг». Похожее соглашения ЕАЭС разрабатывает с Индией. Сопряжение проектов МТК «Север – Юг» и потенциал ЕАЭС является наиболее перспективным, поскольку оно формирует единое экономическое пространство [Семедов, Шилова, 2023].

Но, в то же время, на пути реализации транспортного коридора имеется и ряд проблем. В первую очередь, это касается вопросов инвестирования – так, по данным Евразийского банка развития, общая стоимость инвестиционных проектов по МТК «Север – Юг» составляет свыше 38 млрд. долл. [Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, [www...](#)]. Наибольший объем инвестиций требуется для развития инфраструктуры в России и Иране (\$13,21 и \$12,87 млрд. соответственно). В России основные затраты идут на развитие автодорог, в Иране – на проекты модернизации и

электрификации железнодорожных магистралей и скоростных шоссе, направленные на увеличение пропускной способности. Еще 16% от объема инвестиций приходится на Казахстан.

В наиболее важные инвестиционные проекты входят срочные работы, связанные с устранением недостающих частей маршрута и расширением критически узких мест. В России к таким проектам отнесены реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы, строительство логистического комплекса в порту Оля, расположенном на берегу Каспийского моря, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла и другие.

При этом 69,1% из первоочередных инвестиций связаны с развитием Западной ветви МТК «Север-Юг». Наиболее развитой является Восточная ветвь, на нее заложено 11,8% из совокупного объема первоочередных инвестиций, еще 19,1% — связаны с развитием Транскаспийского маршрута.

Одним из главных препятствий на пути реализации западной ветви коридора является недостроенная железная дорога на участке Решт — Астара в Иране. По оценкам иранских властей, строительство может занять порядка трех лет, а в июле 2022 г. СМИ сообщили, что Россия выделит Ирану 1,5 млрд. долл. на железнодорожные проекты, включая дорогу Решт — Астара и электрификацию линии Гармсар — Инче-Бурун [Иран заявил, что строительство железной дороги Решт - Астара может занять более трех лет, [www...](#)].

Сейчас на недостроенном участке грузы перегружают с железной дороги на фуры, что ведет к увеличению стоимости и времени доставки грузов и, следовательно, к вопросам потери рентабельности.

Еще одним важным проектом является расширение Волго-Каспийского канала, который соединяет участок реки Бахтемир и Каспийское море через мелководную часть дельты Волги в Астраханской области, что вызвано необходимостью увеличения грузопотока по Транскаспийской ветви маршрута, где корабли класса «река-море» попадают из Каспийского моря в российские внутренние воды.

Кроме инвестиционных вопросов, немаловажной проблемой является присутствие целого ряда административных, таможенных и финансовых барьеров. К ним относятся таможенное регулирование, разные уровни тарифов на перевозку грузов, отсутствие цифрового и гармоничного документооборота между странами-участницами, а также ограничения, связанные с конвертацией валют и страховкой грузов банками.

Отдельной проблемой в функционировании МТК также являются таможенные барьеры на пути следования грузов - необходимость пересечения нескольких границ и отсутствие электронного документооборота сказывается на задержках в перемещении товаров, из-за чего инспекционные и пограничные органы нередко проводят проверки одного и того же груза. К этому добавляется требование органов представлять самостоятельные комплекты документов, что приводит к их дублированию и также увеличивает время пересечения границы.

К сожалению, маршрут «Север – Юг» имеет еще и целый спектр проблем, связанных с логистикой:

- отсутствие у России универсальных торговых судов типа река-море;
- дефицит контейнеров, вызванный уходом с рынка компаний-производителей;
- устаревшая портовая инфраструктура в Астрахани и Махачкале;
- отсутствие между Россией и Ираном прямого железнодорожного сообщения;
- проблемы юридического и бюрократического характера, в частности, отсутствие единого транспортного документа, страховки и объединённого национального оператора,

который бы работал на маршруте [Семедов, Шилова, 2023].

Тем не менее, маршрут МТК «Север – Юг» имеет определенную привлекательность, и для его полноценной работы необходимо предпринять ряд мер:

- Правовая гармонизация в сфере таможенного оформления, информационного обмена и упрощения процедур пересечения границ по принципу единого окна, переход к использованию института уполномоченного экономического оператора (УЭО) в странах коридора.
- Формирование скоординированной тарифной политики на участках МТК «Север - Юг», а также сквозных тарифных ставок для перевозок грузов, которые были бы конкурентоспособны по сравнению с альтернативными маршрутами.
- Создание механизма платежей и взаиморасчетов участников внешнеэкономической деятельности с использованием механизмов клиринговых расчетов, а также механизма страхования грузов и транспортных средств.
- Цифровизация транспортно-сопроводительных документов и процедур при осуществлении международных перевозок по коридору.
- Создание координационного механизма управления МТК «Север - Юг» с вовлечением в него транспортного и экспедиторского бизнеса с целью формирования регулярных логистических сервисов и контейнерных линий вдоль маршрутов коридора.
- Проведение маркетинговой политики по привлечению новых грузопотоков [Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура, www...].

Заключение

Таким образом, международный транспортный коридор «Север-Юг» как уникальная транспортная магистраль находится лишь в самом начале своего развития и испытывает определенные сложности. Но в то же время, потенциал магистрали вполне позволяет надеяться на увеличение объемов грузоперевозок и создание качественной сервисной и логистической инфраструктуры, что будет положительно влиять на деловые отношения стран-участниц МТК. Но дальнейшее развитие коридора будет зависеть от государственной воли, поскольку МТК требует серьезных инвестиций и унификации межгосударственной нормативно-правовой базы, что позволит снять многие имеющиеся сегодня барьеры и обеспечить не только транспортную составляющую, но и способствовать экономическому росту через задействование промышленного потенциала как России, так и остальных участников данного транспортного коридора.

Библиография

1. N.TransLab. «Из варяг в персы». Перспективы развития МТК «Север – Юг». / <https://ntranslab.ru/local/templates/.default/public/img/N.%20Trans%20Lab.%20%D0%94%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%20%D0%9C%D0%A2%D0%9A%20%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%20-%20%D0%AE%D0%B3,%202024%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4..pdf>
2. Д. Никитин. «Север — Юг»: как западные санкции толкают Россию к созданию главного конкурента Суэцкого канала / <https://rtvi.com/stories/sever-yug-kak-zapadnye-sankczii-tolkayut-rossiyu-k-sozdaniyu-glavnogo-konkurenta-sueczkogo-kanala/?ysclid=lw3elndy7r117007274>
3. Динамика развития портовых мощностей (млн. тонн) / <https://www.morcenter.ru/analytics/dinamika-razvitiya->

- portovyh-moshchnostey-mln-tonn-2
4. Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период: 2022 год / <https://mintrans.gov.ru/eye/documents/11/12749>
 5. Досье: Развитие транспортного коридора «Север-Юг» / <https://eurasia.expert/dose-razvitie-transportnogo-koridora-sever-yug/>
 6. Евразийские транспортные коридоры: текущий статус и перспективы. <https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%D0%94%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4-%D0%92%D0%90%D0%92%D0%A2-%D0%A6%D0%AD%D0%98.pdf>
 7. Завершение строительства ж/д участка "Решт - Астара" ожидают к 2028 году / <https://tass.ru/ekonomika/18364371>
 8. Иран заявил, что строительство железной дороги Решт - Астара может занять более трех лет / <https://tass.ru/ekonomika/16453761>; Россия может выделить \$1,5 млрд на железнодорожные проекты в Иране / <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/07/25/932989-rossiya-videlit-15>
 9. Контейнерный хаб под Астраханью запустят в 2024 году / <https://tass.ru/ekonomika/16911545>
 10. Маркелов К.А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север-Юг» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. №1. С. 102.
 11. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура / <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-miyagkaya-infrastruktura/>
 12. Морпорт Махачкалы в 2023г на 6% увеличил перевалку грузов / <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/freenews/65a4f9f59a7947edb68d155b>
 13. Порт Оля после модернизации сможет получать контейнерные грузы из Индии и Ирана / <https://rg.ru/2023/05/30/reg-ufo/port-olia-posle-modernizacii-smozhet-poluchat-kontejnerye-gruzy-iz-indii-i-irana.html>
 14. Развитие транспортного коридора «Север-Юг» (Интернет-портал СНГ) / <https://e-cis.info/news/566/118105/?ysclid=lxvolu9je4619043445>
 15. Решетников: Грузооборот по транспортному коридору "Север-Юг" должен вырасти на 25-30% к 2025 году / <https://rg.ru/2022/10/04/reshetnikov-gruzooborot-po-transportnomu-koridoru-sever-iug-dolzhen-vyrasti-na-25-30-k-2025-godu.html>
 16. Семедов С., Шилова А. Проект МТК «Север – Юг»: проблемы и перспективы в условиях санкций // Обозреватель. 2023. №2. С.57.
 17. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год / <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259>
 18. Федулов И.В. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика.2023. №14 (3). С.90.

International transport corridor “North-South”: problems and prospects

Sergei A. Verigo

PhD in Economics, Associate Professor,
Moscow Instrument Making College,
Plekhanov Russian University of Economics,
119501, 7 Nezhinskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: sergej_verigo@mail.ru

Tat'yana I. Pozdnyakova

Lecturer,
Moscow Instrument Making College,
Plekhanov Russian University of Economics,
119501, 7 Nezhinskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: pozdniakova_ti@mail.ru

Andrei B. Kudryashov

PhD in Pedagogy, Associate Professor,
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
680020, 15 Kazarmennyi lane, Khabarovsk, Russian Federation;
e-mail: kingbarbus@mail.ru

Abstract

The article shows that the international transport corridor "North-South" as a unique transport route is only at the very beginning of its development and is experiencing certain difficulties. But at the same time, the potential of the highway allows us to hope for an increase in cargo transportation volumes and the creation of high-quality service and logistics infrastructure, which will have a positive impact on the business relations of the ITC participating countries. But the further development of the corridor will depend on the state will, since the ITC requires serious investments and the unification of the interstate regulatory framework, which will remove many of the barriers that exist today and provide not only the transport component, but also promote economic growth through the use of the industrial potential of both Russia and other participants in this transport corridor.

For citation

Verigo S.A., Pozdnyakova T.I., Kudryashov A.B. (2024) Mezhdunarodnyi transportnyi koridor «Sever-Yug»: problemy i perspektivy [International transport corridor "North-South": problems and prospects]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (4A), pp. 492-502.

Keywords

Transport corridor, transit, sanctions, logistics, container transportation, multimodal transportation, economic security, North-South corridor.

References

1. N.TransLab. "From the Varangians to the Persians." Prospects for the development of MTK "North – South". / <https://ntranslab.ru/local/templates/default/public/img/N.%20Trans%20Lab.%20%D0%94%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%9C%D0%A2%D0%9A%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%20-%20%D0%AE%D0%B3,%202024%D0%B3%D0%BE%D0%B4..pdf>
2. A report on the implementation of the transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035. Reporting period: 2022 / <https://mintrans.gov.ru/eye/documents/11/12749>
3. After modernization, the port of Olya will be able to receive container cargoes from India and Iran / <https://rg.ru/2023/05/30/reg-ufo/port-olia-posle-modernizacii-smozhet-poluchat-kontejnerye-gruzy-iz-indii-i-irana.html>
4. by D. Nikitin. North—South: how Western sanctions are pushing Russia to create the main competitor of the Suez Canal / <https://rtvi.com/stories/sever-yug-kak-zapadnye-sankczii-tolkayut-rossiyu-k-sozdaniyu-glavnogo-konkurenta-sueczkogo-kanala/?ysclid=lw3elndy7r117007274>
5. Completion of the Rasht - Astara railway section is expected by 2028 / <https://tass.ru/ekonomika/18364371>
6. Container hub near Astrakhan to be launched in 2024 / <https://tass.ru/ekonomika/16911545>
7. Development of the North-South transport corridor (CIS Internet Portal)/ <https://e-cis.info/news/566/118105/?ysclid=lxvolu9je4619043445>
8. Dossier: Development of the North-South transport corridor / <https://eurasia.expert/dose-razvitie-transportnogo-koridora-sever-yug/>
9. Dynamics of port capacity development (million tons) / <https://www.morcenter.ru/analytics/dinamika-razvitiya->

-
- portovyh-moshchnostey-mln-tonn-2
10. Eurasian transport corridors: current status and prospects. / <https://www.vavt-imef.ru/wp-content/uploads/2019/11/%D0%94%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4-%D0%92%D0%90%D0%92%D0%A2-%D0%A6%D0%AD%D0%98.pdf>
 11. Fedulov I.V. International transport corridor "North – South" in new geopolitical conditions: current state and prospects // Oriental analytics.2023. No.14 (3). p.90.
 12. Iran has stated that the construction of the Rasht-Astara railway may take more than three years / <https://tass.ru/ekonomika/16453761> ; Russia may allocate \$1.5 billion for railway projects in Iran / <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/07/25/932989-rossiya-videlit-15>
 13. Markelov K.A. History and modernity in the development of the international transport corridor "North-South" // Caspian region: politics, economics, culture. 2022. No. 1. p. 102.
 14. North–South International Transport Corridor: investment solutions and soft infrastructure / <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/>
 15. Reshetnikov: Cargo turnover along the North-South transport corridor should grow by 25-30% by 2025 / <https://rg.ru/2022/10/04/reshetnikov-gruzooborot-po-transportnomu-koridoru-sever-iug-dolzhen-vyrasti-na-25-30-k-2025-godu.html>
 16. Semedov S., Shilova A. The North–South ITC project: problems and prospects in the context of sanctions // Obozrevatel. 2023. No. 2. p.57.
 17. The seaport of Makhachkala increased cargo transshipment by 6% in 2023 / <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/freenews/65a4f9f59a7947edb68d155b>
 18. Transport of Russia. Information and statistical bulletin. The year 2023 / <https://mintrans.gov.ru/documents/7/13259>
-