

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2026.94.17.043

Влияние санкционных ограничений на развитие транспортно-логистической инфраструктуры МТК «Север-Юг»

Чеботарев Станислав Стефанович

Доктор экономических наук, профессор,
Начальник отдела методологических и экономических исследований,
Научно-исследовательский институт
автоматической аппаратуры им. академика В.С. Семенихина
Главный научный сотрудник,
Кафедра логистики и маркетинга,
Волжский государственный университет водного транспорта,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: stst57@yandex.ru

Минеев Валерий Иванович

Доктор экономических наук, профессор,
Главный научный сотрудник,
Кафедра управления транспортом,
Волжский государственный университет водного транспорта,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: stst57@yandex.ru

Юсупов Рустам Мунирович

Доктор экономических наук,
Генеральный директор,
АО «М 2.0.»
119071, Российская Федерация, Москва, проезд 2-й Донской, 4;
Профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: yusupov-06@mail.ru

Дорожкин Артем Владиславович

Кандидат экономических наук, доцент,
Доцент кафедры информационных
технологий и инструментальных методов в экономике,
Национальный исследовательский Нижегородский
государственный университет им. Н.И. Лобачевского,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, пр. Гагарина, 23;
e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Аннотация

В статье исследуется влияние санкционных ограничений и политической нестабильности на формирование торговых связей по оси Север-Юг на примере международного транспортного коридора «Север-Юг». Раскрыта двойственная природа санкций как инструмента, ограничивающего традиционные логистические цепочки, но одновременно стимулирующего развитие альтернативных маршрутов. Проведен анализ современного состояния инфраструктуры коридора, выявлены ключевые узкие места западного, восточного и транскаспийского маршрутов. Особое внимание уделено политическим рискам, связанным с прохождением трасс через Иран и Азербайджан. На основе построенной эконометрической модели выполнена количественная оценка зависимости грузооборота от инфраструктурных, институциональных и политических факторов; показано, что инфраструктурные ограничения оказывают в 2,5 раза более сильное влияние, чем политическая нестабильность. Предложены направления минимизации рисков и повышения устойчивости перевозок, включая диверсификацию маршрутов и приоритетное инвестирование в развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев С.С., Минеев В.И., Юсупов Р.М., Дорожкин А.В. Влияние санкционных ограничений и политической нестабильности на формирование торговых связей по оси Север-Юг // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Том 16. № 1А. С. 422-433. DOI: 10.34670/AR.2026.94.17.043

Ключевые слова

Международный транспортный коридор «Север-Юг», санкции, транспортная инфраструктура, логистика, политические риски, эконометрическое моделирование, грузооборот, внешняя торговля.

Введение

Современная система международной торговли претерпевает фундаментальные изменения, обусловленные эскалацией санкционного противостояния и активизацией интеграционных процессов на Глобальном Юге. Если на предыдущих этапах логика глобализации ориентировалась на максимизацию протяженности цепочек создания стоимости, то текущий период характеризуется их фрагментацией и регионализацией. Институциональные шоки, вызванные геополитической напряженностью, обуславливают необходимость поиска новых транспортных решений [Комков, 2023; Зоидов, Медков, Зоидов, 2024]. В этих условиях особое значение приобретает формирование альтернативных транспортных артерий, способных обеспечить устойчивость внешнеэкономических связей. Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг», призванный соединить Балтийское море с Индийским океаном через территорию России, Ирана и Индии, рассматривается как один из наиболее значимых проектов такого рода [Семенова, 2025].

В научной литературе последних лет все чаще поднимается вопрос о необходимости системного анализа подобных инфраструктурных проектов. Как отмечают В.С. Чеботарев, Р.М. Юсупов и О.Л. Морозов, транспортная инфраструктура региона является наиболее

востребованной фундаментальной отраслью, а любые сбои в ней автоматически ведут к кризисным [Чеботарев, Юсупов, Морозов, 2025]. Развитие этой мысли мы находим у С.С. Чеботарева, который подчеркивает, что экономическая проблема МТК «Север-Юг» проистекает из разрыва между потенциальной грузовой базой и текущими пропускными способностями на фоне сложных внешних угроз [Чеботарев, 2025].

Цель настоящей статьи — выявление механизмов влияния санкционного давления и политической нестабильности на формирование торговых связей, а также определение направлений минимизации рисков на примере МТК «Север-Юг». Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач: раскрыть двойственную природу санкций как инструмента, одновременно ограничивающего и стимулирующего развитие альтернативных логистических схем; провести анализ текущего состояния инфраструктуры МТК «Север-Юг» и выявить ключевые узкие места; исследовать политические риски, возникающие на пространстве коридора; предложить количественные оценки зависимости динамики перевозок от инфраструктурных и политических факторов.

Методы

Теоретико-методологическую основу исследования составляют положения системной экономической теории, эволюционной и институциональной экономики. Системный подход, развитый в работах Г.Б. Клейнера, позволяет рассматривать МТК как сложную социально-экономическую систему, в которой взаимодействуют объектные (инфраструктура), процессные (логистика), проектные (инвестиции) и средовые (геополитика) подсистемы [Клейнер, 2013]. Институциональный анализ дает возможность оценить, как санкции и политические решения трансформируют «правила игры» для участников международной торговли. В работе использованы методы системного анализа, сравнительных сопоставлений, экономико-математического моделирования и экспертных оценок.

Результаты и обсуждение

Экономические санкции, выступая инструментом внешнеполитического давления, оказывают неоднозначное воздействие на международную торговлю. С одной стороны, они разрушают сложившиеся логистические цепочки, увеличивают транзакционные издержки и создают барьеры для доступа к рынкам. С другой стороны, санкционное давление выступает катализатором поиска обходных путей, формирования новых торговых альянсов и ускоренного развития альтернативных транспортных коридоров. Как отмечают исследователи, подобная двойственная природа ограничений характерна для периодов кардинальной смены мирохозяйственных укладов [Зоидов, Медков, Зоидов, 2024; Комков, Сулягин, Володина, 2023]. Применительно к Российской Федерации санкционное давление, многократно усиленное после 2022 года, привело к разрыву многих устоявшихся логистических цепочек, но одновременно стимулировало активизацию сотрудничества со странами Азии и Ближнего Востока [Кузык, Симачев, 2025; Чиков, Горбани, 2024].

Важно подчеркнуть, что подобная трансформация имеет не только глобальное, но и отчетливое региональное измерение. Н.Л. Гагулина и С.В. Сальков, анализируя локальные проявления санкций, приходят к выводу, что различия в отраслевой специализации российских регионов обусловили специфику воздействия ограничений [Гагулина, Сальков, 2025]. Одни

территории (например, Санкт-Петербург) столкнулись с утратой зарубежных поставок компонентов, тогда как другие (Приморский и Хабаровский края) усилили свою роль как транзитные точки. Это подчеркивает необходимость дифференцированного подхода при оценке последствий санкций для транспортной инфраструктуры.

Длительное нахождение в режиме внешних ограничений формирует особые механизмы хозяйствования. Иран, находящийся под санкциями десятилетиями, выработал устойчивые механизмы преодоления финансовых и логистических ограничений. Как показано в работе И.А. Коргун и Г.Д. Толорая, Корейская Народно-Демократическая Республика демонстрирует способность выстраивать мобильные и гибкие экспортно-импортные цепочки в обход санкций ООН [Коргун, Толорая, 2019; Толорая, Коргун, Горбачева, 2020]. Однако формируемая при этом система распределения доходов носит рентоориентированный характер, что консервирует технологическую отсталость. Данный опыт является предостережением для развития МТК «Север-Юг»: если инвестиции в модернизацию портов, флота и железнодорожных путей будут замещены исключительно поиском схем обхода санкций, коридор рискует остаться периферийным и технологически зависимым.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляет собой совокупность трех основных маршрутов: западный (сухопутный) — через Азербайджан с выходом на Иран; восточный (сухопутный) — через Казахстан, Туркменистан и далее в Иран; центральный (транскаспийский) — с использованием морских судов для пересечения Каспийского моря.

Данные по грузообороту российских портов свидетельствуют о том, что каспийское направление остается периферийным: в 2025 году грузооборот российских портов Каспийского бассейна составил 8,6 млн т, при этом объем перевалки сухих грузов достиг 5,7 млн т, наливных грузов — 2,9 млн т [РБК, 2026]. Для сравнения, порты других бассейнов обрабатывают сотни миллионов тонн. Сравнительный анализ преимуществ и ограничений каждой ветки коридора представлен в табл. 1.

Таблица 1 - Сравнительная характеристика маршрутов МТК «Север-Юг»

Параметр	Западный маршрут	Транскаспийский маршрут	Восточный маршрут
География	Россия — Азербайджан — Иран	Россия — порты Каспия — Иран	Россия — Казахстан — Туркменистан — Иран
Ключевое преимущество	Наименьшая протяженность, развитая инфраструктура Азербайджана	Возможность использования морского транспорта	Обход напряженных узлов, потенциал для контейнерных перевозок
Основные ограничения	Отсутствие железнодорожного участка Решт — Астара, политические риски	Мелководье северного Каспия, дефицит флота, сезонность	Унификация тарифов, повышение качества прослеживаемости

Критическим узким местом западного маршрута остается отсутствие железнодорожного соединения на участке Решт — Астара в Иране. Протяженность недостающего звена составляет 162 км. Его отсутствие вынуждает перегружать товары с железной дороги на автомобильный транспорт, что увеличивает совокупные логистические издержки и время доставки на 20–30%. В мае 2023 года было подписано межправительственное соглашение о предоставлении Российской Федерацией кредита на строительство этого участка общей стоимостью 1,6 млрд евро, начало строительства запланировано на апрель 2026 года [РБК, 2026; Федулов, 2023].

Транскаспийский маршрут сталкивается с не менее серьезными проблемами. Ключевые порты Астраханского узла — Астрахань и Оля — не готовы к приему крупнотоннажных судов

из-за ограниченных глубин (фактические 4,5–5 м против необходимых 6–7 м). Волго-Каспийский морской судоходный канал требует систематического дноуглубления. Специалисты также указывают на нехватку современного тоннажа, адаптированного под мелководные условия северной части Каспия [Исаева, Школьник, Рогов, 2021]. Многоступенчатая перевалка, долгое ожидание обработки и зависимость от погодных условий существенно снижают экономическую эффективность морской логистики [Патужная, 2026].

С.С. Чеботарев и Н.С. Пугачев, исследуя экономическую целесообразность создания логистического оператора на МТК, убедительно доказывают, что ключевой зоной тяготения на Каспий являются регионы Поволжья, Ставрополя и Центрального федерального округа, однако порты Астрахани не имеют развитой железнодорожной приемки, что создает дисбаланс между потенциальным предложением зерна и возможностями его перевалки [Чеботарев, Пугачев, 2024]. По их оценкам, текущий потенциал Каспия составляет от 3,5 до 7,0 млн тонн зерна, а к 2030 году прогнозируется рост до 8,7–15 млн тонн, что требует упреждающего развития инфраструктуры.

Развитие МТК «Север-Юг» происходит в условиях высокой политической турбулентности. Наиболее уязвимым звеном проекта выступает Иран, через территорию которого проходят все три ветки МТК. В случае военной эскалации между США, Израилем и Ираном грузооборот на мультимодальном коридоре может сократиться в пределах 25% [Бурмистров, 2026]. Угроза перекрытия Ормузского пролива способна парализовать морское сообщение в этом ключевом узле.

Азербайджан, через который проходит наиболее загруженная западная ветка, демонстрирует растущую самостоятельность. После событий в Карабахе Баку активизировал продвижение проекта Зангезурского коридора, что формирует альтернативный маршрут, потенциально снижающий зависимость грузопотоков от российской транспортной инфраструктуры. При этом сухопутная логистика через территорию Азербайджана сегодня является наиболее стабильным и предсказуемым звеном всего МТК [Патужная, 2026].

МТК «Север-Юг» существует в конкурентном окружении других инфраструктурных инициатив: китайский проект «Один пояс — один путь», ТРАСЕКА, турецкий Транскаспийский международный транспортный маршрут. В этой связи важен анализ более широкого контекста глобальной торговой политики. Как отмечает К.М. Багдасарян, текущие искажения на глобальном рынке не свидетельствуют о крахе международной торговой системы, а являются частью ее эволюции, однако поддержка изоляционистских идей в долгосрочной перспективе экономически необоснованна [Багдасарян, 2025]. Н.В. Найденова, в свою очередь, подчеркивает, что торговая война между США и КНР привела к значительному повышению доли развивающихся стран в экспорте товаров ИКТ и требует от России учета новых структурных диспропорций [Найденова, 2025].

С.В. Ноздрев указывает на важную тенденцию: развивающиеся страны Азии рассматривают глобальные цепочки создания стоимости как основную форму сохранения динамизма торговли, при этом происходит становая диверсификация, где наряду с Китаем возникают новые центры — Индия, Вьетнам, Япония [Ноздрев, 2025]. Данные тенденции создают для восточной ветви МТК «Север-Юг» как новые возможности (подключение к потокам), так и риски (конкуренция со стороны альтернативных маршрутов).

Для количественной оценки влияния санкционных и политических факторов на динамику перевозок по МТК «Север-Юг» построим регрессионную модель зависимости годового грузооборота (Q) от совокупности факторов. Для оценки была сформирована панель данных по

трем маршрутам МТК за 2020–2025 гг. Индекс развития транспортной инфраструктуры (G) рассчитывался как средневзвешенная величина пропускной способности стыковочных пунктов (порты, железнодорожные переходы) на основе данных Росморречфлота и ОАО «РЖД». Индекс институционального взаимодействия (I) определялся на основе экспертных оценок уровня унификации таможенных процедур и тарифов. Индекс политической стабильности (P) агрегирован на основе оценок Всемирного банка (Worldwide Governance Indicators) по странам-участницам (Иран, Азербайджан, Россия). Индекс санкционного давления (S) построена авторами как композитный показатель, учитывающий количество введенных ограничений в отношении судоходных и страховых компаний, а также финансовых институтов, обеспечивающих внешнеторговые операции.

Модель оценивалась методом наименьших квадратов (табл. 2). Предложена следующая спецификация модели в логарифмической форме:

$$\ln Q = 2,15 + 0,48 \ln G + 0,32 \ln I - 0,21 \ln (1 + P) - 0,18 \ln (1 + S) + \varepsilon.$$

Таблица 2 - Стандартные ошибки коэффициентов

Параметр	Константа	ln G	ln I	ln (1+P)	ln (1+S)
Коэффициент	2,15	0,48	0,32	-0,21	-0,18
Стандартная ошибка	(0,32)	(0,11)	(0,09)	(0,07)	(0,06)

Такая спецификация позволяет интерпретировать коэффициенты при объясняющих переменных как показатели эластичности. Это означает, что каждый коэффициент показывает, на сколько процентов изменится грузооборот Q при изменении соответствующего фактора на один процент (при неизменности прочих условий).

Коэффициент при ln G (0,48) показывает, что увеличение индекса развития транспортной инфраструктуры на 1% сопровождается ростом грузооборота в среднем на 0,48%. Наибольшая величина этого коэффициента подтверждает, что инфраструктурные ограничения являются ключевым барьером развития МТК. Коэффициент при ln I (0,32) отражает влияние институциональной составляющей. Коэффициент при ln (1+P) (-0,21) отрицателен: рост политической нестабильности препятствует перевозкам. Коэффициент при ln (1+S) (-0,18) отражает негативное воздействие санкционного давления.

Для проверки гипотезы о том, что коэффициент статистически значимо отличается от нуля, рассчитаны t-статистики (табл. 2). Все они превышают критическое значение, соответствующее 5%-ному уровню значимости (t-статистика > 2), что подтверждает достоверность влияния включенных факторов:

- Для ln G: $t = 0,48 / 0,11 = 4,36$
- Для ln I: $t = 0,32 / 0,09 = 3,56$
- Для ln (1+P): $t = 0,21 / 0,07 = 3,00$
- Для ln (1+S): $t = 0,18 / 0,06 = 3,00$

Коэффициент детерминации $R^2 = 0,78$, что свидетельствует о хорошем качестве подгонки модели. Однако следует учитывать, что данный результат получен на относительно короткой временной выборке (2020–2025 гг.), что накладывает известные ограничения на возможности экстраполяции.

Интерпретация коэффициентов позволяет сделать следующие выводы. Увеличение пропускной способности на 1% приводит к росту перевозок на 0,48%; улучшение

институционального взаимодействия на 1% дает прирост в 0,32%; рост индекса политической нестабильности на 1% снижает грузооборот на 0,21%; усиление санкционного давления — на 0,18%. Инфраструктурные ограничения оказывают в 2,5 раза более сильное влияние на грузооборот, чем политическая нестабильность (эластичность 0,48 против 0,21), что подтверждает приоритетность инвестиционных, а не дипломатических решений на современном этапе.

Оценка чувствительности грузооборота к изменению факторов риска представлена в табл. 3. При сохранении текущего уровня нестабильности (индекс Р на уровне 0,35 по шкале от 0 до 1) относительно гипотетического сценария полной стабильности (Р=0), модельная оценка недополученного грузооборота в 2026 году составляет порядка 2,1 млн т.

Таблица 3 - Оценка чувствительности грузооборота к изменению факторов риска

Фактор	Изменение фактора, %	Изменение грузооборота, %	Абсолютное изменение, млн т (к базе 2025 г.)
Инфраструктурный	+10	+4,8	+1,29
Институциональный	+10	+3,2	+0,86
Политическая стабильность (рост нестабильности)	+10	-2,1	-0,56
Санкционное давление	+10	-1,8	-0,48

Товарооборот между Российской Федерацией и Индией демонстрирует рекордный рост. В 2022–2023 финансовом году он увеличился на 368%, достигнув 49,36 млрд долл., что намного превысило целевой показатель в 30 млрд долл. к 2025 году [Оспищев, 2023]. Основным драйвером стал импорт российской нефти. В 2025 году грузооборот Россия-Индия составил примерно 115 млн т, из которых 100 млн приходятся на нефть и нефтепродукты, однако на долю МТК «Север-Юг» приходится менее 1% грузооборота двух стран [Шаров, 2025]. Сохраняется серьезный дисбаланс в торговле: экспорт Российской Федерации в Индию в 13 раз превышает импорт, что приводит к накоплению избыточной рупийской ликвидности [Оспищев, 2023]. Доставка по МТК занимает 15–24 дня против 30–45 дней через Суэцкий канал, что создает предпосылки для ускорения товарооборота при условии снятия инфраструктурных ограничений.

Опыт адаптации к санкциям на региональном уровне, проанализированный Н.П. Залывским на примере евроарктических регионов России, показывает, что, несмотря на падение экспорта, регионы продемонстрировали способность к переориентации потоков с Европы на Азию [Залывский, 2017]. Однако санкции усугубили сырьевой характер экспорта. Предприятия продолжают закупать высокотехнологичное оборудование у западных партнеров, находя обходные пути, что подтверждает необходимость создания собственных высокотехнологичных производств для снижения санкционной уязвимости.

Заключение

Проведенный анализ позволяет сделать ряд выводов. Санкционное давление выступает катализатором перестройки логистических цепочек, однако его непосредственное влияние на грузооборот МТК (снижение на 0,18% при росте индекса на 1%) оказывается менее значимым, чем инфраструктурные ограничения. Главным препятствием для наращивания грузопотока

выступают именно материальные факторы: мелководье Каспия, отсутствие железнодорожного соединения Решт — Астара, дефицит современного флота, неразвитость портовой инфраструктуры. Предложенная эконометрическая модель подтверждает, что наибольший эффект на грузооборот оказывают инфраструктурные улучшения (эластичность 0,48).

Политическая нестабильность, связанная прежде всего с иранским фактором и конкуренцией региональных проектов (Зангезурский коридор), снижает привлекательность маршрута. Управление этими рисками требует диверсификации: развития всех трех веток МТК для снижения зависимости от какого-либо одного направления.

Длительное нахождение под санкциями, как показывает опыт КНДР и Ирана, обеспечивает закономерный риск формирования теневых логистических схем и экономики ренты, что консервирует технологическую отсталость. Избежать этого можно только через целенаправленные инвестиции в модернизацию инфраструктуры и постепенную реинтеграцию в мировую экономику на новых принципах.

Дальнейшие исследования в этой области могут быть направлены на углубленный анализ транзитного потенциала восточного маршрута МТК, изучение возможностей цифровизации перевозочного процесса (включая внедрение упомянутой С.С. Чеботаревым и др. национальной цифровой платформы «Государственная Логистика») [Чеботарев, Юсупов, Морозов, 2025], а также на разработку механизмов страхования политических рисков при осуществлении международных перевозок.

Библиография

1. Комков Н.И. Условия трансформации российской экономики // Проблемы обеспечения экономической и социально-политической безопасности: сборник трудов. М.: ИПУ РАН, 2023. С. 97-108. DOI: 10.25728/iccss.2023.85.47.012 EDN: HUXFVR
2. Зойдов К.Х., Медков А.А., Зойдов З.К. Моделирование и анализ влияния вооружённых сил и военно-политических операций на формирования и обеспечение безопасности торговых путей и развитие транзитной экономики // Региональные проблемы преобразования экономики. 2024. № 9. С. 45-58. DOI: 10.26726/rpre2024v9maao EDN: BLUIKK
3. Семенова Н.К. Интересы, цели и задачи стран - участниц МТК "Север - Юг": поиск баланса между сотрудничеством и конкуренцией // Азия и Африка сегодня. 2025. № 9. С. 15-27. DOI: 10.31857/S0321507505090024 EDN: NSGYCX
4. Чеботарев В.С., Юсупов Р.М., Морозов О.Л. Механизм обеспечения экономической безопасности транспортной инфраструктуры региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 8А. С. 178-187. DOI: 10.34670/AR.2025.44.98.018 EDN: AWXYXO
5. Чеботарев С.С. Выявление структурной уязвимости международного транспортного коридора "Север-Юг": ключевые экономические показатели и квалификационная рамка угроз // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 9А. С. 124-136. DOI: 10.34670/AR.2025.41.36.013 EDN: ONKPWN
6. Клейнер Г.Б. Системная экономика как платформа развития современной экономической теории // Вопросы экономики. 2013. № 6. С. 4-28. DOI: 10.32609/0042-8736-2013-6-4-28 EDN: QBBNIF
7. Комков Н.И., Сулягин В.В., Володина Н.Н. Возможное согласование эффективности управления экономическим и социальным развитием // Проблемы обеспечения экономической и социальной безопасности. 2023. С. 53-64.
8. Кузык М.Г., Симачев Ю.В. Особенности реагирования зарубежных стран на масштабные санкции: есть ли уроки для изучения? // Вопросы экономики. 2025. № 10. С. 25-42. DOI: 10.32609/0042-8736-2025-10-25-42 EDN: OKRJOZ
9. Чиков М.В., Горбани А.М. Противоречивость международных санкций и мер адаптации к ним со стороны национальных экономик // Сибирская финансовая школа. 2024. № 4. С. 74-80. DOI: 10.34020/1993-4386-2024-4-74-80 EDN: DBGEEY
10. Гагулина Н.Л., Сальков С.В. Локальные проявления влияния санкций на российскую внешнюю торговлю // Актуальные проблемы экономики и управления. 2025. № 1. С. 3-9. EDN: RVJRYG
11. Коргун И.А., Толорая Г.Д. Влияние санкций на внешнюю торговлю КНДР с точки зрения теории сравнительных преимуществ // Экономика и управление. 2019. № 6 (164). С. 4-15. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-6-4-15

EDN: KFFXQS

12. Толорая Г.Д., Коргун И.А., Горбачева В.О. Санкции в отношении КНДР: анализ последствий и уроки. М.: Институт экономики РАН, 2020. 46 с. ISBN: 978-5-9940-0668-9 EDN: DRIRDB
13. Грузооборот российских портов Каспийского бассейна в 2025 году // РБК. 2026. 6 марта. URL: <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/06/03/2026/69aac44b9a79471d75b3f55e> (дата обращения: 08.03.2026).
14. Федулов И.В. Международный транспортный коридор "Север - Юг" в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика. 2023. № 14. С. 81-97. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-81-97 EDN: YQIZFQ
15. Исаева А.А., Школьник И.С., Рогов А.А. Вероятностно-статистический анализ потоков событий технических несоответствий в транспортных системах // Аспирантские чтения: Сборник научных статей аспирантов РУТ (МИИТ). М.: Перо, 2021. С. 88-95. EDN: BYMJNE
16. Патужная Т. МТК "Север-Юг": каковы политические планы и реальность // РБК Компании. 2026. 28 января. URL: <https://companies.rbc.ru/news/HmoFK1hMg6/mtk-sever-yug-kakovy-politicheskie-planyi-i-realnost/> (дата обращения: 22.02.2026).
17. Чеботарев С.С., Пугачев Н.С. Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре "Север-Юг" // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 333-343. EDN: RRPMEЕ
18. Бурмистров М. "Черный лебедь" на Ближнем Востоке: что будет с коридором "Север-Юг" // РБК Кавказ. 2026. 6 марта. URL: <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/06/03/2026/69aac44b9a79471d75b3f55e> (дата обращения: 08.03.2026).
19. Багдасарян К.М. Эволюция международной торговой системы // Российский внешнеэкономический вестник. 2025. № 7. С. 67-82. DOI: 10.24412/2072-8042-2025-7-67-82 EDN: MGMJFH
20. Найденова Н.В. Торговые войны на новом этапе глобализации // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2025. Т. 25, вып. 3. С. 231-242. DOI: 10.18500/1994-2540-2025-25-3-231-242 EDN: BAQIPR
21. Ноздрев С.В. Глобальные цепочки создания стоимости в Азии на новом этапе международной конкуренции // Российский внешнеэкономический вестник. 2025. № 2. С. 44-60. DOI: 10.24412/2072-8042-2025-2-44-60 EDN: YSLZQC
22. Оспищев Е. Развитие торговых связей России и Индии в условиях международных санкций на основе транспортного коридора Север-Юг // Теоретическая и прикладная экономика. 2023. № 3. С. 1-16. DOI: 10.25136/2409-8647.2023.3.43822 EDN: VAIWBC
23. Шаров А. Грузооборот с Индией можно увеличить на 10 млн тонн ежегодно // Виртуальная таможня. 2025. 10 декабря. URL: http://w.vch.ru/event/view.html?alias=gruzooborot_s_indiei_moghno_uvelichit_na_10_mln_tonn_eghegodno (дата обращения: 22.02.2026).
24. Зальевский Н.П. Экспортно-импортная экономика северных регионов России на перекрестке международных санкций: практика прошлого и настоящего, геополитика компромисса // Арктика и Север. 2017. № 28. С. 36-57. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2017.28.36 EDN: ZMVTFR

The Impact of Sanctions Restrictions on the Development of the Transport and Logistics Infrastructure of the International North-South Transport Corridor (INSTC)

Stanislav S. Chebotarev

Doctor of Economics, Professor,
Head of the Department of Methodological and Economic Research,
Scientific Research Institute of Automatic Equipment
named after Academician V.S. Semenikhin;
Chief Researcher,
Department of Logistics and Marketing,
Volga State University of Water Transport,
603950, 5, Nesterova str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: stst57@yandex.ru

Chebotarev S.S., Mineev V.I., Yusupov R.M., Dorozhkin A.V.

Valerii I. Mineev

Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher,
Department of Transport Management,
Volga State University of Water Transport,
603950, 5, Nesterova str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: stst57@yandex.ru

Rustam M. Yusupov

Doctor of Economics, General Director, JSC "M 2.0.",
119071, 4, 2nd Donskoy passage, Moscow, Russian Federation;
Professor, Russian University of Transport (MIIT),
127994, 9/9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: yusupov-06@mail.ru

Artem V. Dorozhkin

PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Information
Technologies and Instrumental Methods in Economics,
National Research Nizhny Novgorod State University named after N.I. Lobachevsky,
603950, 23, Gagarina ave., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: dorozhkin_av@unn.ru

Abstract

The article examines the impact of sanctions restrictions and political instability on the formation of trade relations along the North-South axis using the example of the International North-South Transport Corridor (INSTC). The dual nature of sanctions is revealed as an instrument that limits traditional logistics chains but simultaneously stimulates the development of alternative routes. An analysis of the current state of the corridor's infrastructure is carried out, and key bottlenecks of the western, eastern, and trans-Caspian routes are identified. Particular attention is paid to political risks associated with the routes passing through Iran and Azerbaijan. Based on a constructed econometric model, a quantitative assessment of the dependence of freight turnover on infrastructural, institutional, and political factors is performed; it is shown that infrastructural limitations have a 2.5 times stronger impact than political instability. Directions for minimizing risks and increasing the sustainability of transportation are proposed, including route diversification and priority investment in the development of port and railway infrastructure.

For citation

Chebotarev S.S., Mineev V.I., Yusupov R.M., Dorozhkin A.V. (2026) Vliyaniye sanktsionnykh ogranicheniy i politicheskoy nestabil'nosti na formirovaniye torgovykh svyazey po osi Sever-Yug [The Impact of Sanctions Restrictions and Political Instability on the Formation of Trade Relations along the North-South Axis]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 16 (1A), pp. 422-433. DOI: 10.34670/AR.2026.94.17.043

Keywords

International North-South Transport Corridor (INSTC), sanctions, transport infrastructure, logistics, political risks, econometric modeling, freight turnover, foreign trade.

References

1. Komkov, N.I. (2023). Usloviia transformatsii rossiiskoi ekonomiki [Conditions for the transformation of the Russian economy]. In *Problemy obespecheniia ekonomicheskoi i sotsial'no-politicheskoi bezopasnosti: sbornik trudov* [Problems of ensuring economic and socio-political security: a collection of papers] (pp. 97–108). Moscow: IPU RAN. <https://doi.org/10.25728/iccss.2023.85.47.012> EDN: HUXFVR
2. Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A., & Zoidov, Z.K. (2024). Modelirovanie i analiz vliianiia vooruzhennykh sil i voenno-politicheskikh operatsii na formirovaniia i obespechenie bezopasnosti torgovykh putei i razvitie tranzitnoi ekonomiki [Modeling and analysis of the impact of armed forces and military-political operations on the formation and security of trade routes and the development of the transit economy]. *Regional'nye problemy preobrazovaniia ekonomiki* [Regional Problems of Economic Transformation], (9), 45–58. <https://doi.org/10.26726/rppe2024v9maao> EDN: BLUIKK
3. Semenova, N.K. (2025). Interesy, tseli i zadachi stran - uchastnits MTK "Sever - Iug": poisk balansa mezhdru sotrudnichestvom i konkurentsiei [Interests, goals and objectives of the participating countries of the INSTC "North-South": finding a balance between cooperation and competition]. *Aziia i Afrika segodnia* [Asia and Africa Today], (9), 15–27. <https://doi.org/10.31857/S0321507505090024> EDN: NSGYCX
4. Chebotarev, V.S., Iusupov, R.M., & Morozov, O.L. (2025). Mekhanizm obespecheniia ekonomicheskoi bezopasnosti transportnoi infrastruktury regiona [Mechanism for ensuring economic security of the region's transport infrastructure]. *Ekonomika: vchera, segodnia, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15(8A), 178–187. <https://doi.org/10.34670/AR.2025.44.98.018> EDN: AWXYXO
5. Chebotarev, S.S. (2025). Vyyavlenie strukturnoi uiazvimosti mezhdunarodnogo transportnogo koridora "Sever-Iug": kliuchevye ekonomicheskie pokazateli i kvalifikatsionnaia ramka ugroz [Identification of structural vulnerability of the international transport corridor "North-South": key economic indicators and a qualification framework of threats]. *Ekonomika: vchera, segodnia, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15(9A), 124–136. <https://doi.org/10.34670/AR.2025.41.36.013> EDN: ONKPWN
6. Kleiner, G.B. (2013). Sistemaia ekonomika kak platforma razvitiia sovremennoi ekonomicheskoi teorii [System economics as a platform for the development of modern economic theory]. *Voprosy ekonomiki*, (6), 4–28. <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2013-6-4-28> EDN: QBBNIF
7. Komkov, N.I., Sutiagin, V.V., & Volodina, N.N. (2023). Vozmozhnoe soglasovanie effektivnosti upravleniia ekonomicheskim i sotsial'nym razvitiem [Possible coordination of the effectiveness of managing economic and social development]. In *Problemy obespecheniia ekonomicheskoi i sotsial'noi bezopasnosti* [Problems of ensuring economic and social security] (pp. 53–64). [Publisher information missing].
8. Kuzyk, M.G., & Simachev, Iu.V. (2025). Osobennosti reagirovaniia zarubezhnykh stran na masshtabnye sanktsii: est' li uroki dlia izucheniia? [Specifics of foreign countries' responses to large-scale sanctions: are there lessons to be learned?]. *Voprosy ekonomiki*, (10), 25–42. <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2025-10-25-42> EDN: OKRJOZ
9. Chikov, M.V., & Ghorbani, A.M. (2024). Protivorechivost' mezhdunarodnykh sanktsii i mer adaptatsiik nim so storony natsional'nykh ekonomik [Inconsistency of international sanctions and adaptation measures to them by national economies]. *Sibirskaiia finansovaia shkola* [Siberian Financial School], (4), 74–80. <https://doi.org/10.34020/1993-4386-2024-4-74-80> EDN: DBGEEY
10. Gagulina, N.L., & Sal'kov, S.V. (2025). Lokal'nye proiavleniia vliianiia sanktsii na rossiiskuiu vneshniuiu torgovliu [Local manifestations of the impact of sanctions on Russian foreign trade]. *Aktual'nye problemy ekonomiki i upravleniia* [Actual Problems of Economics and Management], (1), 3–9. EDN: RVJRYG
11. Korgun, I.A., & Toloraya, G.D. (2019). Vliianie sanktsii na vneshniuiu torgovliu KNDR s tochki zreniia teorii sravnitel'nykh preimushchestv [The impact of sanctions on the DPRK's foreign trade from the perspective of the theory of comparative advantage]. *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], (6(164)), 4–15. <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2019-6-4-15> EDN: KFFXQS
12. Toloraya, G.D., Korgun, I.A., & Gorbacheva, V.O. (2020). *Sanktsii v otnoshenii KNDR: analiz posledstviia i uroki* [Sanctions against the DPRK: analysis of consequences and lessons]. Moscow: Institut ekonomiki RAN. EDN: DRIRDB
13. Gruzooborot rossiiskikh portov Kaspiiskogo basseina v 2025 godu [Cargo turnover of Russian ports in the Caspian basin in 2025]. (2026, March 6). *RBK*. Retrieved March 8, 2026, from <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/06/03/2026/69aac44b9a79471d75b3f55e>
14. Fedulov, I.V. (2023). Mezhdunarodnyi transportnyi koridor "Sever - Iug" v novykh geopoliticheskikh usloviakh: sovremennoe sostoianie i perspektivy [International North-South Transport Corridor in the new geopolitical conditions: current state and prospects]. *Vostochnaia analitika* [Oriental Analytics], (14), 81–97. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-81-97> EDN: YQIZFQ

15. Isaeva, A.A., Shkol'nik, I.S., & Rogov, A.A. (2021). Veroiatnostno-statisticheskii analiz potokov sobytii tekhnicheskikh nesootvetstviu v transportnykh sistemakh [Probabilistic-statistical analysis of event flows of technical non-conformities in transport systems]. In *Aspirantskie chteniia: Sbornik nauchnykh statei aspirantov RUT (MIIT)* [Postgraduate readings: Collection of scientific articles of postgraduate students of RUT (MIIT)] (pp. 88–95). Moscow: Pero. EDN: BYMJNE
16. Patuzhnaia, T. (2026, January 28). MTK "Sever-Iug": kakovy politicheskie plany i real'nost' [INSTC "North-South": what are the political plans and reality]. *RBK Kompanii* [RBC Companies]. Retrieved February 22, 2026, from <https://companies.rbc.ru/news/HmoFK1hMg6/mtk-sever-yug-kakovy-politicheskie-planyi-i-realnost/>
17. Chebotarev, S.S., & Pugachev, N.S. (2024). Ekonomicheskai otsenka sozdaniia logisticheskogo operatora na mezhdunarodnom transportnom koridore "Sever-Iug" [Economic evaluation of establishing a logistics operator on the international transport corridor "North-South"]. *Ekonomika: vchera, segodnia, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14(7A), 333–343. EDN: RRPMEE
18. Burmistrov, M. (2026, March 6). "Chernyi lebed" na Blizhnem Vostoke: chto budet s koridorom "Sever-Iug" ["Black Swan" in the Middle East: what will happen to the North-South corridor]. *RBK Kavkaz* [RBC Caucasus]. Retrieved March 8, 2026, from <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/06/03/2026/69aac44b9a79471d75b3f55e>
19. Bagdasarian, K.M. (2025). Evoliutsiia mezhdunarodnoi torgovoi sistemy [Evolution of the international trading system]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], (7), 67–82. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2025-7-67-82> EDN: MGMJFH
20. Naidenova, N.V. (2025). Torgovyve voiny na novom etape globalizatsii [Trade wars at a new stage of globalization]. *Izvestiia Saratovskogo universiteta. Novaia seriia. Seriia: Ekonomika. Upravlenie. Pravo* [Izvestiya of Saratov University. Economics. Management. Law], 25(3), 231–242. <https://doi.org/10.18500/1994-2540-2025-25-3-231-242> EDN: BAQIPR
21. Nozdrev, S.V. (2025). Global'nye tseppochki sozdaniia stoimosti v Azii na novom etape mezhdunarodnoi konkurentsii [Global value chains in Asia at a new stage of international competition]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Journal], (2), 44–60. <https://doi.org/10.24412/2072-8042-2025-2-44-60> EDN: YSLZQC
22. Ospishchev, E. (2023). Razvitie torgovykh svyazei Rossii i Indii v usloviakh mezhdunarodnykh sanktsii na osnove transportnogo koridora Sever-Iug [Development of trade relations between Russia and India under international sanctions based on the North-South transport corridor]. *Teoreticheskai i prikladnai ekonomika* [Theoretical and Applied Economics], (3), 1–16. <https://doi.org/10.25136/2409-8647.2023.3.43822> EDN: VAIWBC
23. Sharov, A. (2025, December 10). Gruzooborot s Indiei možhno uvelichit' na 10 mln tonn ezhegodno [Cargo turnover with India can be increased by 10 million tons annually]. *Virtual'naia tamozhnia* [Virtual Customs]. Retrieved February 22, 2026, from http://w.vch.ru/event/view.html?alias=gruzooborot_s_indiei_moghno_uvelichit_na_10 mln_tonn_eghegodno
24. Zalyvskii, N.P. (2017). Eksporno-importnaia ekonomika severnykh regionov Rossii na perekrestke mezhdunarodnykh sanktsii: praktika proshlogo i nastoiashchego, geopolitika kompromissa [Export-import economy of the northern regions of Russia at the crossroads of international sanctions: practice of the past and present, geopolitics of compromise]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], (28), 36–57. <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2017.28.36> EDN: ZMVTFR