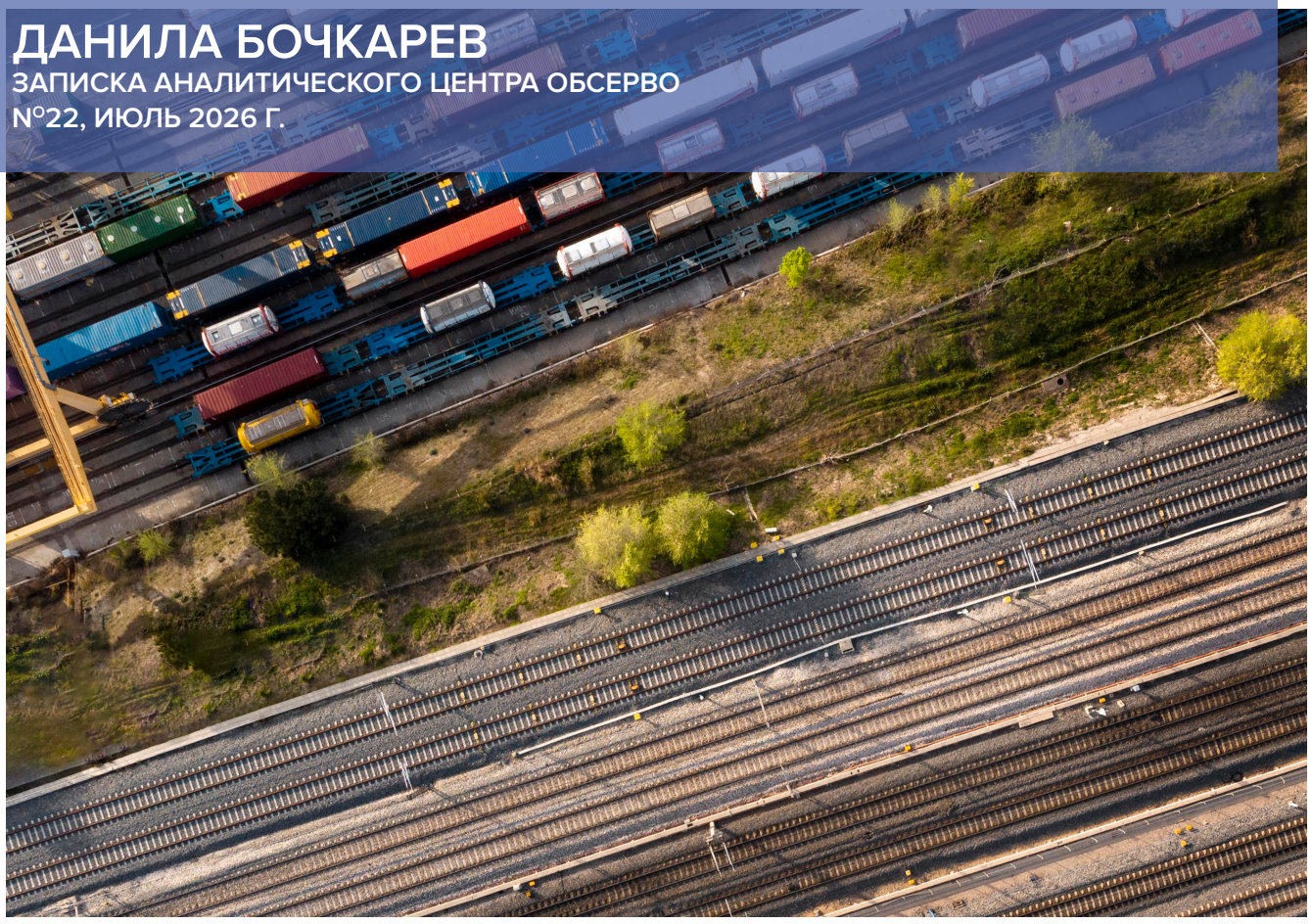
Обсерво

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПРИ ФРАНКО-РОССИЙСКОЙ
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СЕВЕР — ЮГ КАК ДВИЖЕНИЕ НАВСТРЕЧУ: РОССИЯ И ИНДИЯ В НОВОЙ ЛОГИКЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ СВЯЗАННОСТИ

ДАНИЛА БОЧКАРЕВ

ЗАПИСКА АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ОБСЕРВО
№22, ИЮЛЬ 2026 Г.



Обсерво

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПРИ ФРАНКО-РОССИЙСКОЙ
ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение..... 3

1. Исторические предпосылки формирования МТК Север — Юг..... 5

2. МТК Север — Юг: сложный баланс интересов..... 6

3. Современная структура и параметры МТК Север — Юг..... 13

4. Логистическая инфраструктура..... 13

5. Ограничения и институциональные барьеры развития МТК Север — Юг..... 15

Заключение..... 17

Источники и библиография..... 19

АВТОР

Данила Бочкарев — независимый исследователь, специализирующийся на энергетической политике, управлении в сфере энергетики, регулировании и управлении ресурсами в Европейском союзе и Евразии. Обладает значительным профессиональным опытом, включая консультативные и исследовательские должности в аналитических центрах, академических учреждениях, международных организациях, консалтинговых компаниях в сфере стратегических коммуникаций, а также в компаниях энергетической инфраструктуры.

* Иллюстрация на обложке: Freepik.

ВВЕДЕНИЕ

Современная система международной торговли переживает период глубокой трансформации. Наряду с экономическими факторами, такими как стоимость перевозок, сроки доставки и пропускная способность транспортной инфраструктуры, все большее влияние на конфигурацию мировых транспортных потоков оказывают геополитическая напряженность, санкционная политика и региональные вооруженные конфликты. События последних лет — кризис в Красном море, военная эскалация вокруг Ирана, расширение санкционных режимов и сохраняющаяся нестабильность на Ближнем Востоке и на территории бывшего СССР — продемонстрировали высокую уязвимость традиционных морских маршрутов и усилили интерес государств к диверсификации международных транспортных связей. Политические кризисы и вооруженные конфликты способны в относительно короткие сроки и зачастую непредсказуемо изменить направления международных грузопотоков, а также заставить пересмотреть стратегическое значение отдельных транспортных коридоров.

В этих условиях устойчивость международной торговли определяется не только эффективностью существующих маршрутов, но и способностью мировой транспортной системы оперативно перераспределять грузопотоки между альтернативными направлениями. Вследствие этого транспортная диверсификация становится одним из ключевых инструментов обеспечения экономической устойчивости государств и регионов.

В случае достижения долгосрочных мирных договоренностей вокруг Ирана международный транспортный коридор (МТК) Север — Юг может вновь приобрести особую актуальность как одна из важнейших альтернатив традиционным маршрутам международной торговли. Таким образом, цель настоящей статьи заключается в анализе современного состояния МТК, исследовании интересов ключевых участников проекта, оценке его транспортного и геоэкономического потенциала, а также выявлении факторов, способных определить дальнейшие перспективы развития данного транспортного коридора.

На начало 2026 года МТК Север — Юг (англ. *International North-South Transport Corridor*, INSTC) считался одним из наиболее масштабных и перспективных евразийских транспортных проектов XXI века. Военная эскалация в районе Персидского залива существенно осложнила перспективы его реализации и сместила сроки выполнения проекта. Однако, несмотря на возникшие геополитические риски, маршрут сохраняет потенциал стать одним из ключевых направлений международных грузоперевозок при нормализации региональной обстановки.

Коридор включает в себя морские, железнодорожные и автомобильные маршруты, соединяя порты Индии с внутренними регионами Ирана, России и государств Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Концепция МТК в ее современном виде была официально закреплена в ходе II Евроазиатской

конференции по транспорту в Санкт-Петербурге (сентябрь 2000 года), в рамках которой Россия, Иран и Индия подписали соглашение об МТК Север — Юг, к которому позднее присоединились Азербайджан, Армения, Казахстан, Турция, Беларусь и ряд других стран.

МТК представляет собой относительно новый элемент мировой транспортно-логистической инфраструктуры, однако его исторические корни восходят к древнерусским торговым маршрутам, связывавшим Северную и Восточную Европу с Каспийским регионом и южными территориями Евразии. Уже во времена князя Святослава, а позднее — Ивана Грозного существовали торговые пути, обеспечивавшие выход к Каспийскому морю и далее к территориям современного Ирана и Индии. Современный проект фактически возрождает эту историческую ось север-юг, адаптируя ее к геоэкономическим реалиям XXI века.

Современное значение МТК Север — Юг определяется несколькими факторами:

- **Экономический** аспект является наиболее изменчивым элементом в оценке перспектив МТК Север — Юг. Изначально коридор рассматривался как альтернатива традиционным морским маршрутам международной торговли. Согласно расчетам, его использование позволяет сократить расстояние между Индией и Россией примерно на треть, а время доставки грузов — приблизительно на 20 дней по сравнению с перевозками через Суэцкий канал. Вместе с тем реализация первоначальной концепции коридора как маршрута, связывающего Индию с Европой через территорию России, по крайней мере в среднесрочной перспективе, представляется маловероятной вследствие санкционных ограничений в отношении Москвы, а также сохраняющейся геополитической нестабильности вокруг Ирана. Вместе с тем ключевая функция МТК заключается в формировании устойчивого транспортного коридора, обеспечивающего прямую связь Урала, Южной Сибири и Нижнего Поволжья со странами Южной Азии. Именно в этом качестве проект обладает наиболее реалистичными перспективами реализации в среднесрочной перспективе.
- **Геополитическим** — проект формирует сухопутную альтернативу морским маршрутам и укрепляет экономическую взаимосвязанность государств Евразии. Одновременно геополитика является и основным вызовом для проекта.
- **Региональным** — способствует развитию прикаспийских регионов и внутренних районов России, Ирана и Индии.

МТК Север — Юг представляет собой одну из дополнительных осей формирующейся евразийской транспортной архитектуры, способствующую повышению транспортной связанности континента, диверсификации логистических

цепочек и углублению интеграционных процессов в Каспийском регионе. Изначально коридор рассматривался преимущественно как маршрут, обеспечивающий перевозки с севера на юг. Однако в настоящее время все более очевидным становится его двусторонний характер: грузопотоки формируются не только в направлении с севера на юг, но и с юга на север, а Индия выступает столь же значимым участником проекта, как и Россия.

МТК следует рассматривать не только как транспортный маршрут, но и как механизм формирования новой пространственной связанности Евразии. Его ключевое значение заключается в укреплении устойчивых транспортно-экономических связей между Южной Россией, Центральной Азией и Южной Азией, создании альтернативных логистических цепочек и снижении зависимости международной торговли от ограниченного числа традиционных морских маршрутов.

1. ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ МТК СЕВЕР — ЮГ

Истоки формирования маршрута восходят к X веку, когда князь Святослав Игоревич разгромил Хазарский каганат, контролировавший низовья Волги. Это имело не только военно-политическое, но и экономическое значение: Москва получила прямой доступ к Каспийскому морю, установив торговые связи с территориями современных Азербайджана и Ирана. Сведения об этих контактах содержатся в трудах арабского географа Ибн Хаукаля, описавшего торговлю русов на Каспии и функционирование маршрута вдоль Волги. Таким образом, князь Святослав Игоревич, совершая походы к устью Волги и на Хазарию, фактически заложил основу МТК Север — Юг, открыв для Руси выход к Персии и Индии.

В XVI веке Иван IV Грозный, после присоединения Астраханского ханства (1556 год), обеспечил России постоянный выход к Каспию. Через Астрахань и Баку проходили караванные пути к Тебризу, Исфахану и Бендер-Аббасу, а затем и в Индию. Астрахань стала крупным центром притяжения для восточных товаров (шелка, пряностей, индиго и жемчуга), обменивавшихся на русские меха, воск, кожу и металлические изделия.

Транспортная артерия, соединявшая северные территории с Каспийским морем, сохраняла свою актуальность вплоть до эпохи Петра I. Существенные изменения в судьбе данного маршрута произошли после получения Россией выхода к Балтийскому морю и основания Санкт-Петербурга. В результате вектор российской внешней торговли постепенно сместился в северо-западном направлении, что привело к снижению значимости древнего пути, несмотря на интерес Петра к торговому пути в Индию. Однако захват Индии Британской империей и смещение центра торговли Российской империи на запад привели к потере интереса к этому направлению.

Уже в XX веке значение маршрута возросло во время Великой Отечественной войны. В 1942 году доля Трансиранского маршрута по перевозкам грузов для обеспечения Красной армии продовольствием, материалами и оружием составила 28,8% от общего объема поставок по ленд-лизу, а в 1943-м достигла 33,5% всего грузооборота. Через Иран в Советский Союз за годы войны была перевезена почти четверть всего грузов, поставленных по ленд-лизу (Наумкин, 2010, с. 285). После войны данный транспортный коридор снова ушел на второй план: внешняя торговля СССР, а затем и России была почти полностью ориентирована на запад, а позже и в сторону Китая.

Современный всплеск интереса к МТК был во многом обусловлен внешнеполитическими факторами, хотя и не ограничивается ими. Усиление санкционного давления со стороны западных стран на Россию и Иран, а также нестабильность в Красном море, вызванная атаками хуситов на торговые суда, стимулируют поиск альтернативных маршрутов в Южную Азию.

Даже в случае стабилизации ситуации вокруг Ирана МТК Север — Юг в среднесрочной перспективе вряд ли сможет конкурировать по объемам перевозок с Северным морским путем или, тем более, с маршрутом через Суэцкий канал. Это обусловлено высокими транзакционными издержками, необходимостью пересечения нескольких государственных границ, а также сохраняющимися инфраструктурными ограничениями. Вместе с тем значение коридора определяется не столько масштабами потенциальных грузопотоков, сколько его способностью обеспечивать диверсификацию международных транспортных связей и выступать катализатором экономической интеграции Южной России, Центральной Азии и Южной Азии.

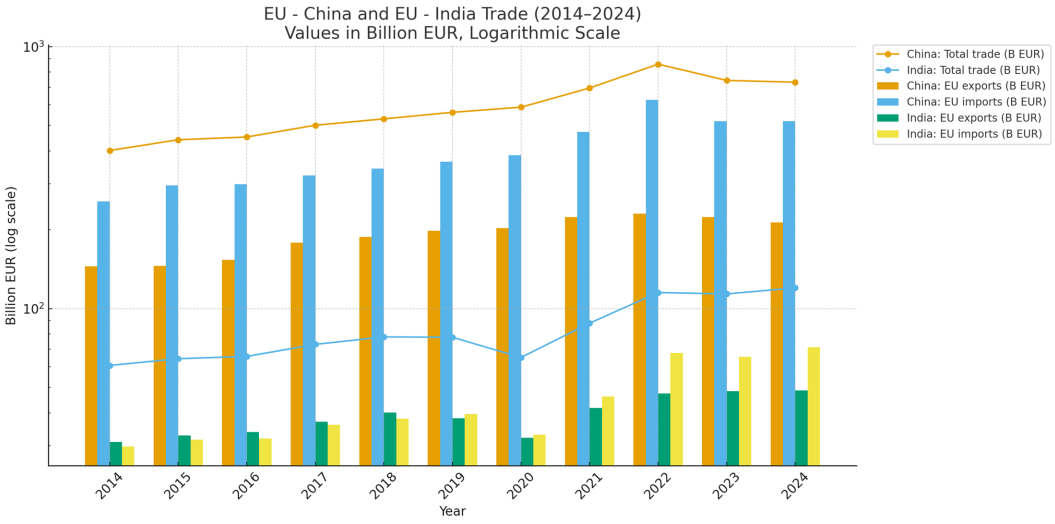
В настоящее время логистические риски связаны не только с маршрутом через Суэцкий канал и Баб-эль-Мандебский пролив, но и с транспортировкой через Персидский залив и Ормузский пролив, а также с ограничениями, обусловленными санкционным комплаенсом, удорожанием страхования судов и возможными задержками при заходе в иранские порты. С одной стороны, это повышает относительную привлекательность сухопутных и транскаспийских участков МТК, а с другой — делает его иранское звено наиболее уязвимым элементом всей транспортной системы.

2. МТК СЕВЕР — ЮГ: СЛОЖНЫЙ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

Проект транспортного коридора строился на сочетании политических и экономических интересов ведущих держав региона — Индии, России и Ирана, каждая из которых видит в нем решение собственных стратегических задач.

Индия: экономическая логика и диверсификация маршрутов

Сохраняя темпы роста ВВП на уровне 6,5–9,7% в год, Индия постепенно формирует потенциал альтернативного центра мирового производства, дополняющего Китай. Рост стимулируется возросшей конкуренцией США и КНР (и, как следствие, перетоком части инвестиций в Индию), либерализацией инвестиционного режима, а также наличием англоязычной рабочей силы и емкого внутреннего рынка. Даже если Индия и не заменит Китай в качестве локомотива мировой промышленности, ее экспорт, в том числе в страны ЕС и бывшего СССР, несомненно возрастет. Так, несмотря на то, что торговля Европейского союза с КНР значительно превышает его торговлю с Индией, экономические отношения между Брюсселем и Нью-Дели более динамичны, и их внешнеторговый оборот растет быстрее, особенно в последние годы. Скорое завершение переговорного процесса по созданию зоны свободной торговли между Евросоюзом и Индией станет важным фактором, стимулирующим дальнейшее увеличение товарооборота между сторонами.



Данные по торговле ЕС с Индией и Китаем (2014-2024), EC Commission DG Trade.

Экономические отношения между Индией и Россией также демонстрируют качественный рост: товарооборота достиг рекордного объема в 68,7 млрд долл. США по итогам 2024-2025 финансового года (Embassy of India, Moscow, 2025), что почти в 5,8 раза превышает докризисный показатель (10,1 млрд долл. США). Однако структурный анализ показывает значительную асимметрию: импорт из России — а это в основном нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения и уголь — составил 63,84 млрд долл. США, в то время как индийский экспорт, включающий сельскохозяйственную продукцию, фармацевтические товары

и машины, достиг лишь 4,88 млрд долл. США. Таким образом, в интересах Индии быстро нарастить экспорт в Россию, что практически невозможно без использования всех доступных логистических маршрутов, включая МТК Север — Юг.

Для Индии МТК Север — Юг — это прежде всего экономический проект, направленный на расширение доступа к рынкам Центральной Азии, России и Европы. Использование коридора сокращает время доставки некоторых грузов примерно на 30-40% по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (Das Kundu, 2024), что будет играть значительную роль, в случае ослабления санкционного давления на РФ.

В долгосрочной перспективе развитие МТК может способствовать снижению торгового дисбаланса между Индией и Россией за счет расширения индийского экспорта, а также укреплению экономических связей Нью-Дели с государствами Центральной Азии, где позиции Индии традиционно уступают китайским. Одновременно коридор создает предпосылки для повышения транспортной связанности Южной России с Центральной и Южной Азией, что усиливает его значение не только как логистического маршрута, но и как инструмента региональной экономической интеграции.

Индия рассматривает МТК как часть своей стратегии *Connect Central Asia Policy* (Ministry of Foreign Affairs India, 2012). Через него страна получает кратчайший сухопутный маршрут к российским регионам (Поволжье, Урал, Сибирь) и выход к евразийским энергетическим рынкам. По данным *Exim Bank of India и Eurasian Development Bank* (2025), объем торговли Индии с Центральной Азией вырос с 0,5 млрд долл. США в 2010 году до 1,7 млрд долл. США в 2023-м, причем 38% экспорта пришлось на фармацевтику, а 21% — на машиностроение и электронику. При этом Индия сможет использовать порт Чабахар в Иране как главные «ворота» в Центральную Азию и Россию. Этот порт обеспечивает прямой выход к Афганистану и Центральной Азии без транзита через Пакистан, что имеет как экономическое, так и политическое значение (Wani, 2024).

Военная операция Израиля и США против Ирана поставила реализацию этих планов на паузу. Завершение строительства железной дороги Чабахар — Захедан — одного из ключевых элементов МТК Север — Юг — может быть отложено на неопределенный срок. Дополнительную неопределенность создает положение терминала Шахид Бехешти в порту Чабахар. Действовавшее с 2018 года санкционное исключение США (*U.S. sanctions waiver*), позволявшее Индии участвовать в развитии и эксплуатации порта Чабахар, истекло 26 апреля 2026 года и по состоянию на начало июля продлено не было. В результате дальнейшее участие индийских государственных и частных компаний в развитии портовой инфраструктуры сопряжено с возросшими санкционными и финансовыми рисками. Таким образом, МТК может стать для Индии функциональным аналогом китайской инициативы «Пояс и путь», предоставляя сухопутную альтернативу маршрутам через Индийский океан и Суэцкий канал для товаров, поставляемых в Среднюю Азию и внутренние регионы Российской

Федерации. Нью-Дели также будет стремится использовать МТК как компонент собственных инициатив, таких как *India-Middle East-Europe Corridor* (IMEC). При этом IMEC может стать основным транспортным коридором для поставок индийских товаров в Европу, а МТК Север — Юг — связующим звеном между Индией и Средней Азией.

Россия: стратегия диверсификации и регионального развития

Интерес России к МТК Север — Юг обусловлен как экономическими, так и геополитическими факторами. Традиционно транспортная логистика России формировалась по широтному принципу — в направлении запад-восток или восток-запад. В последние годы наметилась частичная переориентация на Восток, однако он пока не в состоянии полностью заменить западное направление. Кроме того, часть российских экспортеров все активнее ориентируется на рынки Южной Азии, а доставка грузов из Поволжья и Урала в этот регион далеко не всегда экономически оправдана при маршрутизации через Балтику, Черное море или Тихий океан. Возникает необходимость в развитии пути на юг (а также на север, к Арктике) — формировании меридионального торгового коридора. Отечественные исследователи утверждают, что новая инфраструктура должна обеспечить «макрорегиону Зауралья два стратегических выхода на мировые рынки. Первый <…> с Северным морским путем через опорные порты. Второй — южный, через создание новых сухопутных коридоров» (А. Чихачев, А. Сабанцев, 2025). В этой логике МТК Север — Юг является не просто современным «путем из варяг в персы», а интеграционным проектом, соединяющим внутренние регионы России как между собой, так и со странами Средней и Южной Азии.

Таким образом, соединяя Россию с Ираном, Индией и другими странами глобального Юга, маршрут позволяет диверсифицировать экспортные направления, повысить логистическую независимость и интегрироваться в новые торговые маршруты. В определенной степени это попытка уйти от чрезмерной зависимости от морских перевозок на Балтике и Черном море и найти альтернативы для экспорта промышленных и сельскохозяйственных товаров в южном и юго-восточном направлениях. В докладе «Из варяг в персы: Перспективы развития международного транспортного коридора Север — Юг», опубликованном в апреле 2024 года исследовательской группой N.Trans Lab, отмечается резкий рост внешней торговли России со странами, тяготеющими к этому коридору, включая Иран, Индию, Пакистан и государства Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Согласно представленным данным, экспорт России в указанные страны увеличился с 41 млн тонн в 2014 году до 225 млн в 2023-м. При этом зерно, удобрения и черные металлы стали ключевыми позициями неэнергетического экспорта, их объем в 2023 году достиг 31 млн тонн.

Эти показатели подтверждают усиление интереса российских экспортеров и импортеров к развитию транспортно-логистического потенциала МТК Север —

Юг как стратегически важного направления для диверсификации торговых потоков. Коридор сокращает транспортные издержки и время доставки грузов между Россией и Южной Азией примерно на 30%, укрепляя сотрудничество с новыми партнерами (например, Индией и Ираном как альтернативными политическими и экономическими центрами силы), вовлекая регионы Поволжья и Урала в международную торговлю и улучшая связанность транспортно-логистической системы страны. С геополитической точки зрения развитие МТК усиливает роль России как ключевого евразийского интеграционного актора, соединяющего транспортные и энергетические системы СНГ и Южной Азии. В перспективе Россия также может превратиться в транзитную державу между Индией и Европой, хотя подобный транзит вряд ли сможет в полной мере конкурировать с крупными стратегическими транспортными артериями, такими как Суэцкий канал.

Иран: геополитическая адаптация и поиск устойчивости

Для доконфликтного Ирана МТК Север — Юг являлся инструментом экономической диверсификации и укрепления транзитного потенциала. В свете многолетних санкций со стороны США и ЕС Тегеран стремится использовать свое географическое положение как источник дохода и политического влияния. Коридор обеспечивает Ирану доступ к растущим объемам транзитных перевозок между Индией, Россией и странами Евразии, формируя устойчивые валютные поступления от транзитных сборов, портовых и ж/д тарифов. В марте 2023 года глава таможни Ирана заявил, что страна получила доход в размере 1 млрд долл. США от транзита 14 млн тонн товаров в текущем иранском календарном году (Tasnim News Agency, 2024).

Участие в МТК будет способствовать модернизации транспортной инфраструктуры — железных дорог, портов Бандар — Энзели и Амирабад, а также развитию экономически отсталых северных провинций Гилян и Мазандаран. Евразийский банк развития (ЕАБР) утверждает, что Иран становится «неотъемлемым элементом евразийской транспортной оси» (2024, с. 90-91). Совместно с индийской стороной Иран реализует проекты модернизации порта Чабахар, а также сотрудничает с Россией по строительству участков Решт — Астара и Тегеран — Бендер-Аббас. По данным ЕАБР, Иран рассматривает коридор как «стержень национальной транспортной политики». За последние пять лет Тегеран инвестировал более 2 млрд долл. США в развитие портов Энзели, Амирабад и Чабахар и модернизацию железных дорог Решт — Казвин и Тегеран — Бендер-Аббас. Упомянутые проекты крайне значимы для МТК. Например, глубоководный порт Чабахар имеет решающее значение для осуществления прямых перевозок из Индии в Иран и далее — в обход Пакистана и Афганистана. Он также усиливает роль Ирана как ключевого транзитера: это «южные ворота» восточной ветви коридора. Каспийские же порты Энзели и Амирабад являются «северными воротами», осуществляющими перевалку грузов на Каспии, прежде всего в Россию и Казахстан.

Международный транспортный коридор Север — Юг



Источник: Франко-российский аналитический центр Обсерво.

Транспортная связность невозможна без развитой железнодорожной инфраструктуры. Реализация маршрута Решт — Казвин завершит последний участок непрерывного ж/д маршрута от Бендер-Аббаса в Персидском заливе до Каспийского моря, что создаст непрерывный рельсовый путь от Санкт-Петербурга до портов Персидского залива. Модернизация железнодорожной линии Тегеран — Бендер-Аббас увеличивает пропускную способность и скорость на одной из основных торговых артерий Ирана. Особенно значима ж/д ветка между Чабахаром на юге Ирана и логистическим хабом Серахс в Туркменистане: она обеспечивает прямой доступ к казахстанской и туркменской транспортной сети и дополнительно усиливает восточный маршрут МТК. Это создает больше логистических вариантов для грузоотправителей, повышая общую устойчивость и привлекательность коридора.

Восточный маршрут МТК создает условия для более активного вовлечения в проект Туркменистана. В последнее время он реализует политику диверсификации и альтернативной монетизации своих газовых ресурсов. Вместо преимущественного экспорта природного газа по трубопроводам, страна стремится развивать переработку сырья и выпуск продукции с более высокой добавленной стоимостью, включая моторное топливо, нефтехимические продукты и минеральные удобрения. В этом контексте международный транспортный коридор Север — Юг представляет для Ашхабада особый интерес как перспективное направление для экспорта и расширения внешнеэкономических связей (Bochkarev, 2024).

Как сообщило 28 июня 2025 года издание AzerNews, Иран намеревался еще больше укрепить свою роль в мировой логистике, увеличив объем транзита через международные транспортные коридоры до 60 млн тонн в год. Заместитель министра дорог и городского развития и глава Иранской железнодорожной компании Джаббар Али Закери отметил, что в прошлом иранском году (с марта 2024-го по март 2025 года) страна обработала около 20 млн тонн грузов, в том числе 2,5 млн тонн по железной дороге, и теперь стремится развивать транспортную инфраструктуру для превращения в крупный региональный транзитный центр (Azernews, 2025).

Несомненно, что даже минимальная реализация подобных соглашений потребует мирных договоренностей с Ираном (равно как и проведение Тегераном конструктивной внешней политики, базирующийся на взаимовыгодных экономических интересах) и их соблюдение всеми сторонами конфликта. После начала войны транзитные и портовые доходы Ирана резко сократились, и развитие транзита и международной торговли больше не является приоритетом для Тегерана. По данным ВТО на начало июля 2026 года, объем судозаходов в Персидском заливе и обратно упал в 4-8 раз по сравнению с тем же периодом 2025 года, что ставит под сомнение устойчивость упомянутых валютных поступлений в среднесрочной перспективе (WTO Data Lab, Strait of Hormuz Trade Tracker). Таким образом, перспективы реализации МТК непосредственно зависят от политической стабилизации в регионе.

3. СОВРЕМЕННАЯ СТРУКТУРА И ПАРАМЕТРЫ МТК СЕВЕР — ЮГ

МТК Север — Юг функционирует как интегрированная мультимодальная система, сочетающая морской, ж/д и автомобильный транспорт на едином маршруте протяженностью более 7,2 тыс. км.

Три ключевых маршрута МТК (по оценке N.Trans Lab на апрель 2024 года):

1. **Западный** — Баку — Астара (Азербайджан) — Энзели — Бендер-Аббас (Иран). Это основное направление, поддерживаемое Россией, Ираном и Азербайджаном. Пропускная способность маршрута — 10 млн тонн по железной дороге и 14 тыс. автомобилей в сутки.
2. **Восточный** — через Казахстан, Туркменистан и Иран (Тегеран — Бендер-Аббас), обеспечивающий сообщение Центральной Азии с Индийским океаном. Пропускная способность маршрута — 10 млн тонн по железной дороге и 14 тыс. автомобилей в сутки.
3. **Транскаспийский коридор** — морская линия между портами: Актау, Курык (Казахстан) — Оля, Астрахань (Россия) — Энзели, Амирабад (Иран). Пропускная способность российских портов Каспийского бассейна составляет около 23,5 млн тонн в год.

Эти ветви взаимно дополняют друг друга, формируя гибкую логистическую систему с возможностью перераспределения потоков на отдельных участках при форс-мажорах.

4. ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Коридор включает 15 морских портов, 6 железнодорожных пограничных переходов и 20 мультимодальных терминалов. Ключевой участок — ж/д линия Решт — Астара (164 км), финансируемая Россией и Ираном. Ее завершение позволит создать непрерывную сухопутную линию Индия — Россия. Строительство иранского участка МТК Север — Юг займет 3-4 года. Об этом в январе 2026 года заявил посол Ирана в Москве Казем Джалали. Создание недостающего 162-километрового звена Решт — Астара было официально согласовано Россией и Ираном в середине февраля 2026 года, с 48-месячным сроком строительства, однако реализация соглашения может быть осложнена конфликтом в Персидском заливе. Как отмечают эксперты (The Diplomat, июнь 2026), реализация проекта в заявленный 48-месячный срок может быть осложнена военными действиями и связанными с ними рисками для иностранных инвестиций и поставок оборудования.

Россия модернизирует порты Оля и Астрахань, создавая Каспийский транспортно-логистический хаб с пропускной способностью 10 млн тонн в год (Евра-

зийский банк развития, 2024, с. 83-85). Кроме того, в рамках развития коридора ОАО «РЖД» проводит модернизацию Приволжской железной дороги. Эти меры направлены на увеличение пропускной способности, в том числе для поездов, следующих в сообщении с Казахстаном (Транс.ру, 2025). Тегеран реконструирует свои каспийские порты, интегрируя их с портовой инфраструктурой Персидского залива.

По состоянию на 2024 год зафиксирован рост объемов грузоперевозок по МТК на 19% — до 26,9 млн тонн, из которых ж/д транспортом доставлено более 12,9 млн тонн (Index 1520, 2025). Что касается контейнерных перевозок, то в 2024 году по коридору всего было перевезено 2,4 тыс. TEU, из которых по восточному маршруту — 1,9 тыс. TEU (Index 1520, 2025). Одновременно активно развивается и морская составляющая. В 2024 году в рамках МТК по Каспийскому морю было перевезено более 6 млн тонн грузов. По сравнению с 2023-м общий объем перевалки импортных грузов на этом маршруте вырос на 51%, экспортных — на 29% (SBCargo, 2025).

Несмотря на это, истинный потенциал коридора заключается в преодолении все еще не полностью завершенных инфраструктурных звеньев, таких как железная дорога Решт — Астара, а также в модернизации портового и мультимодального перевалочного потенциала. По оценке N.Trans Lab на апрель 2024 года, пропускная способность по всем маршрутам МТК Север — Юг, с учетом построенной ж/д линии Астара — Решт, ограничивается 27-28 млн тонн в год при перевозках с использованием железнодорожной и автодорожной инфраструктуры Ирана, что во многом связано с низкой пропускной способностью иранских железных дорог, низкой пропускной способностью российских портов и недостаточной оснащенностью кораблями на Каспии.

Военная эскалация вокруг Ирана летом 2026 года продемонстрировала, что развитие МТК Север — Юг в значительной степени зависит не только от темпов строительства инфраструктуры, но и от уровня региональной безопасности. Вместе с тем влияние подобных кризисов на различные участки коридора оказывается неодинаковым. Наиболее чувствительным остается маршрут через Бендер-Аббас, поскольку морской доступ к этому порту связан с судоходством через Ормузский пролив. Любое ухудшение ситуации в этом районе способно привести к росту страховых тарифов, увеличению стоимости перевозок и временному сни-жению привлекательности данного направления.

В то же время стратегическое значение порта Чабахар для Ирана, несмотря на американские санкции, возрастает, хотя для Индии его роль остается менее однозначной. Расположение порта на побережье Оманского залива за пределами Ормузского пролива позволяет Ирану частично снизить зависимость от потенциальных ограничений судоходства в Персидском заливе. В этом контексте Чабахар приобретает особое значение как элемент транспортной диверсификации и как инструмент укрепления иранского транзитного потенциала.

Каспийские порты Энзели и Амирабад также непосредственно не зависят от ситуации в Ормузском проливе. Однако общая политическая нестабильность вокруг Ирана способна косвенно влиять на их функционирование через рост санкционных рисков, повышение стоимости страхования грузов и осторожность международных логистических операторов.

5. ОГРАНИЧЕНИЯ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ БАРЬЕРЫ РАЗВИТИЯ МТК СЕВЕР — ЮГ

Развертывание МТК Север — Юг сопровождается рядом институциональных, финансово-технических и геополитических ограничений. Конфликты в районах прохождения маршрута могут резко менять его привлекательность, создавая спрос на альтернативные коридоры. При этом важно разделить вызовы на две условные группы. Первая — это вызовы для МТК как транзитного коридора Европа — Южная Азия. Вторая — вызовы для МТК как транспортной артерии, соединяющей внутренние регионы России и Средней Азии с государствами Южной Азии и Персидского залива.

Вызовы, относящиеся к трансконтинентальному транзиту, можно условно разделить на три направления: ситуацию вокруг Ирана, санкционное давление со стороны ЕС и конкурирующие транспортные коридоры. Масштабное расширение транспортной инфраструктуры Ирана невозможно без привлечения иностранных инвестиций, что в условиях действующих санкционных ограничений, не говоря уже об открытом конфликте, крайне затруднительно. Даже до войны ограниченная эксплуатация порта Чабахар индийскими компаниями сталкивалась с серьезными препятствиями: для осуществления таких операций требуются соответствующие лицензии Управления по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC). Вряд ли можно сомневаться и в том, что до отмены или хотя бы существенного смягчения санкций ЕС в отношении России появление и быстрое развитие транспортного коридора через территорию России вряд ли будет возможно. Многие индийские компании предпочтут использование альтернативных маршрутов для доставки товаров в Евросоюз.

Альтернативные маршруты также способны перетянуть на себя значительную часть товарных потоков. В случае нормализации обстановки вокруг Йемена трафик через Суэцкий канал неизбежно возрастет, что не может не отразиться на перспективах МТК Север — Юг, особенно в условиях неразрешенного конфликта вокруг Ирана. Кроме того, развитие конкурирующих транспортных коридоров — таких как Зангезурский (так называемый маршрут Трампа, или TRIPP) и индийско-ближневосточно-европейский (*India-Middle East-Europe Economic Corridor,* IMEC), предполагающий соединение Индии с Европой через ОАЭ, Саудовскую Аравию, Израиль и Италию (или Грецию) — может отвлечь

на себя существенную долю грузов даже при заключении мирного соглашения с Ираном. Помимо перераспределения товарных потоков, эти маршруты будут конкурировать и за политический, и за финансовый капитал, что создает для МТК дополнительные долгосрочные вызовы.

Среди так называемых внутренних вызовов можно выделить недостаточное финансирование, инфраструктурные проблемы, включая дефицит судов классов «река-море» и «море-море» и периодически непростые отношения между участниками проекта. Все эти факторы могут замедлить развитие транспортного коридора.

В 2024 году N.Trans Lab оценила объем необходимых инвестиций в 17,7 млрд долл. США. По расчетам компании, это позволит обеспечить перевозку по железной дороге около 70 млн тонн грузов, а при совмещении ж/д и автомобильных перевозок пропускная способность МТК может достигнуть 90-100 млн тонн (N.Trans Lab, 2024). Эти оценки заметно ниже тех, что были представлены в 2022 году Евразийским банком развития, когда потребность в инвестициях определялась на уровне 38,2 млрд долл. США (ЕАБР, 2022). Тем не менее даже такие сниженные оценки подразумевают весьма значительные суммы как для государств, так и для частных компаний большинства стран, участвующих в проекте. Отсутствие единого механизма кредитования и недостаточное участие институтов развития также ограничивают приток долгосрочного капитала и замедляют модернизацию инфраструктуры. Так, например, РЖД в 2025 году сократили инвестиции в развитие международного транспортного коридора Север — Юг на 77,5%, до 9 млрд руб., с целью сосредоточиться на наиболее приоритетных инфраструктурных проектах.

Техническая несовместимость железнодорожных колей (1 520 мм в России и 1 435 мм в Иране) затрудняет формирование единого логистического пространства (Vinokurov et al, 2022). Существенным препятствием остаются незавершенность ж/д участка Решт — Астара (равно как и общая пропускная способность железных дорог в странах — партнерах России) и низкий уровень технологического обновления каспийских портов (и торгового флота), что приводит к снижению скорости транзита и росту издержек на перевалку.

Одной из проблем функционирования МТК остается и несбалансированность торговли: из-за нее железнодорожные составы нередко вынуждены возвращаться порожними, что повышает себестоимость перевозок. Санкционные и банковские ограничения, связанные с участием Ирана, усиливают риски, препятствуя закупке оборудования и международным расчетам. Отсутствие координационного органа порождает фрагментацию тарифных и таможенных процедур.

Дополнительным фактором, осложняющим развитие коридора, являются непростые взаимоотношения между рядом стран — участниц проекта (в отличие от позитивных отношений между Россией и Казахстаном). Хотя открытых конфликтов нет, многие разногласия носят затяжной характер. Так, отмечают-

ся непростые отношения между Ираном и Азербайджаном, а также эпизодические коммерческие споры, прежде всего в газовой сфере, между Ашхабадом и Тегераном. В этом контексте ключевой проблемой остается регуляторная разнородность: для успешного развития МТК необходимо свести нормативные акты и профильные политики стран-участниц к минимальному общему знаменателю.

С целью повышения эффективности функционирования международного транспортного коридора Север — Юг экспертное сообщество предлагает комплекс институциональных, инфраструктурных и финансовых мер. В первую очередь требуются завершение ключевых ж/д участков и модернизация каспийских портов (Астара, Амирабад, Астрахань), что обеспечит непрерывность маршрута и увеличение пропускной способности. Важно также гармонизировать тарифную политику стран-участниц и внедрить единый цифровой транзитный документ, способствующий ускорению таможенных процедур. Существенным направлением является формирование страховых и финансовых инструментов для минимизации рисков, связанных с чрезмерным соблюдением санкционных требований (*over-compliance*), включая использование государственных кредитных линий и механизмов локальных расчетов.

Наряду с этим рекомендуется активное привлечение частно-государственных инвестиций в развитие терминальной и логистической инфраструктуры вдоль маршрута, что позволит повысить конкурентоспособность МТК и интегрировать его в систему евразийских транспортных связей. Запуск в 2024 году Евразийской цифровой логистической платформы, объединяющей таможенные базы, уже стал важным шагом к цифровизации транзитных процессов. Она позволяет сократить время электронного таможенного декларирования с 48 до 6-8 часов, а единая система страхования грузов защищает перевозчиков от санкционных рисков. Таким образом, дальнейшее развитие коридора требует институционализации управления в форме Координационного совета с участием ЕАБР, Ирана, Индии и России, а также углубления цифровой интеграции для повышения прозрачности, устойчивости и конкурентоспособности маршрута на евразийском пространстве.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Операция Израиля и США против Ирана, длительное закрытие Ормузского пролива и введение взаимных блокад нанесли серьезный удар по перспективам иранского участка МТК Север — Юг в кратко- и среднесрочной перспективе, повысив привлекательность альтернативных маршрутов. В долгосрочной перспективе развитие МТК будет зависеть от места Тегерана в формирующейся региональной системе безопасности. Как дальнейшая конфронтация, так и возможная нормализация отношений с западными странами способны суще-

ственно изменить экономическую модель функционирования коридора, структуру инвестиций и направления международных грузопотоков.

Международный транспортный коридор Север — Юг не сможет превратиться в полноценную альтернативу Суэцкому каналу, однако у него есть собственный, пусть и ограниченный интеграционный потенциал. Исторически его истоки восходят к торговым маршрутам времен Святослава и Ивана Грозного, а в XX веке — к «иранскому коридору» Второй мировой войны. Сегодня МТК вновь получает шанс связать эти регионы, выступая геоэкономическим мостом, пусть и ограниченного регионального масштаба. В случае успеха он может стать своеобразным региональным аналогом Европейского объединения угля и стали, когда исторические разногласия преодолевались благодаря экономическому сотрудничеству.

- **Для Индии** — это путь к экономической экспансии и доступу к рынкам России и Центральной Азии.
- **Для России** — возможность диверсифицировать маршруты экспорта и укрепить региональную связанность.
- **Для Ирана** — инструмент геополитической интеграции и экономической устойчивости.

Коридор отражает более широкий сдвиг от абсолютного доминирования морских маршрутов к ограниченному укреплению континентальных форм интеграции на евразийском пространстве, где ключевую роль играют региональные союзы и исторические связи. На тактическом уровне МТК Север — Юг способен предложить Индии, Ирану и России экономические дивиденды в виде сокращения логистических издержек и расширения доступа к рынкам, особенно при сопряжении с другими региональными инициативами. Однако реализация этих выгод требует согласованных инвестиций, институциональной координации и мер по снижению санкционных и банковских рисков. Без устранения инфраструктурных узких мест и институциональных барьеров экономическая привлекательность коридора сохранится преимущественно для грузов с высокой добавленной стоимостью и чувствительных к срокам доставки.

Последние геополитические кризисы подтвердили, что стратегическая ценность МТК Север — Юг определяется не только сокращением сроков доставки или транспортных расходов. В условиях возрастающей международной нестабильности ключевым преимуществом коридора становится повышение устойчивости евразийской транспортной системы посредством диверсификации маршрутов. Именно способность перераспределять грузопотоки между различными направлениями делает МТК элементом формирующейся многовекторной архитектуры региональной логистики.

ИСТОЧНИКИ И БИБЛИОГРАФИЯ

Azernews. (2025) 'Iran sets ambitious 60-million-ton goal for international cargo transit'. *Azernews*, 28 June. Available at: https://www.azernews.az/region/243886.html

Bochkarev, D. (2024) *Turkmenistan: The gas monetisation challenge*. Oxford Institute for Energy Studies. Available at: https://www.oxfordenergy.org/publications/turkmenistan-the-gas-monetization-challenge/

Das Kundu, N. (2024) 'International North-South Transport Corridor: Enhancing India's Regional Connectivity', *Valdai Club*, 24 January. Available at: https://valdaiclub.com/a/highlights/international-north-south-transport-corridor/

The Diplomat. *Can Kazakhstan and Iran Sustain Momentum on Transport Corridor Development?* Июнь 2026. Available at: https://thediplomat.com/2026/06/can-kazakhstan-and-iran-sustain-momentum-on-transport-corridor-development

Embassy of India, Moscow (2025) *Brief on India-Russia Economic Relations*. Available at: https://indianembassy-moscow.gov.in/overview.php

Eurasian Development Bank (2021) *The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity*. Available at: https://eabr.org/en/analytics/special-reports/the-international-north-south-transport-corridor-promoting-eurasia-s-intra-and-transcontinental-conn/

Eurasian Development Bank (2025) *Bridging Borders: Role of Trade Finance in Enhancing India-Central Asia Trade*. [Online] Available at: https://eabr.org/analytics/special-reports/bridging-borders-role-of-trade-finance-in-enhancing-india-central-asia-trade/

Index 1520. (2025) *Overcoming infrastructure barriers to the development of the International North-South Transport Corridor*. [Online] Available at: https://index1520.com/en/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/

N.Trans Lab. (2024) 'Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг»'. [Online] Available at https://ntranslab.ru/upload/iblock/6b5/fduhxudb2as2ziqzkkjbvcyqd306vrkx.pdf

Ministry of Foreign Affairs, India (2012) 'Keynote address by MOS Shri E. Ahamed at First India-Central Asia Dialogue', 12 June. Available at: https://www.mea.gov.in/speeches-statements.htm?dtl/19791/

SBCargo. (2025) 'Рекордный рост грузооборота по транскаспийскому маршруту МТК «Север — Юг» в 2024 году'. [Online] Available at: https://sbcargo.ru/news/rekordnyy-rost-gruzooborota-po-mtk-sever-yug-v-2024-godu/

Tasnim News Agency (2024) 'Iran Earns $1 Billion from Transit of 14 Million Tons of Goods: IRI-CA Chief', Tasnim News, 18 February. Available at: https://www.tasnimnews.com/en/news/2024/02/18/3041070/iran-earns-1-billion-from-transit-of-14-million-tons-of-goods-irica-chief

Vinokurov, E. (Editor), Ahunbaev, A., Usmanov, N., Zaboev, A. (2022) *International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure*. Reports and Working Papers 22/2. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank.

Wani, A. (2024) 'The Chabahar Gambit: India's Play for Influence in Central Asia', *ORF Special Report No 233*, Observer Research Foundation. Available at: https://www.orfonline.org/research/the-chabahar-gambit-india-s-play-for-influence-in-central-asia

WTO Data Lab, Strait of Hormuz Trade Tracker. Available at: https://datalab.wto.org/Strait-of-Hormuz-Trade-Tracker

А. Чихачев, А. Сабанцев. (2025) *МТК «Север — Юг» через тернии к звездам? Аналитическая статья РСМД.* [Online] Available at: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mtk-sever-yug-cherez-ternii-k-zvezdam/?sphrase_id=259353260

Евразийский банк развития (2022) 'Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура'. [Online] Available at: https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/

Евразийский банк развития (2024) 'С Востока на Запад и с Севера на Юг: будущее Евразийского транспортного каркаса'. [Online] Available at: https://eabr.org/press/releases/s-vostoka-na-zapad-i-s-severa-na-yug-budushchee-evraziyskogo-transportnogo-karkasa-/

ИНФОЛайн. (2024) *Исследование «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Предварительные итоги 2024 года. Прогноз до 2026 года».* [Санкт-Петербург: INFOLine.] Доступно по: https://infoline.spb.ru/upload/iblock/b8f/b8f92e11415e12ad10ff93dcfa59a8dd.pdf

Наумкин, В.В. (2010) *СССР и страны Востока накануне и в годы Второй мировой войны.* М.: Институт востоковедения РАН.

Транс.ру (2025) 'РЖД отремонтируют 30 км путей в рамках транспортного коридора «Север — Юг»'. [Online] Available at: https://trans.ru/news/rzhd-otremontiruyut-30-km-putei-v-ramkah-transportnogo-koridora-sever-yug