

УДК 338.47:656.61

Транскаспийские перевозки как стратегический приоритет развития международного транспортного коридора «Север — Юг» в условиях международных рисков

Селиванов Глеб Аркадьевич, магистрант, Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, zh1876899@yandex.ru

Статья посвящена анализу транскаспийского направления международного транспортного коридора «Север — Юг» как ключевого инструмента диверсификации внешнеэкономических связей России в условиях санкционного давления. Рассматривается стратегическое значение прямого морского сообщения через Каспийское море между Россией и Ираном, позволяющего снизить зависимость от транзитных государств и обеспечить устойчивость грузопотоков. Проанализировано развитие портовой инфраструктуры российских прикаспийских портов Астрахань и Махачкала, а также иранского портового терминала Энзели, демонстрирующих рост грузооборота. Выявлены основные барьеры развития транскаспийских перевозок, к которым относятся отсутствие унифицированных таможенных процедур, дефицит специализированного флота и различия в правовом регулировании. Обоснована необходимость реализации комплекса мер, направленных на модернизацию портовой инфраструктуры, цифровизацию логистических процессов и формирование мультимодальных транспортных решений, что требует значительных инвестиционных ресурсов и развития механизмов государственно-частного партнерства для укрепления позиций России в евразийском логистическом пространстве.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, транскаспийские перевозки, санкционные риски, международная логистика.

В последние годы на фоне геополитической трансформации международная логистика претерпевает серьезные изменения. В условиях жесткого санкционного давления со стороны США и ЕС Россия вынуждена активизировать сотрудничество с дружественными странами Евразии, прежде всего с Ираном. Международный транспортный коридор «Север — Юг», созданный в начале 2000-х гг., в результате обрушившихся на РФ санкций превратился в важную «транспортную артерию» евразийского масштаба [1, с. 4]. Коридор не только обеспечивает существенное сокращение транспортных издержек и сроков доставки по сравнению с альтернативными маршрутами (например, через Суэцкий канал), но и создает новую интеграционную платформу, объединяя Россию, страны Центральной Азии и Закавказья с Персидским заливом и Индией. Учитывая нарастающие внешнеполитические вызовы и необходимость диверсификации транзитных путей, важно оценить роль транскаспийской ветви МТК «Север — Юг» как стратегического приоритета, а также выявить существующие риски и барьеры в ее развитии.

События последних нескольких лет, начиная с 2022 г., усиливают значимость МТК «Север — Юг», одновременно создавая серьезные риски. С одной стороны, санкции и закрытие европейских рынков вынуждают российские компании осваивать альтернативные, ранее малоиспользуемые маршруты в страны Азии и Ближнего Востока. С другой стороны, эти же санкции повышают конкуренцию в регионе: к примеру, союз США и ряда государств ЕС запускает коридор «Индия — Ближний Восток — Европа» (ИМЕС) стоимостью 20 млрд долл. [5], соединяющий Индию с Европой через страны Персидского залива и Ближнего Востока. Теоретически инфраструктура «Север — Юг» могла бы быть интегрирована в данный проект, что значительно сократило бы транзитные сроки, однако на практике многие эксперты рассматривают ИМЕС преимущественно как геополитическую инициативу Запада, направленную на усиление своего влияния в Азии и Ближнем Востоке. Таким образом, Россия и ее партнеры по коридору сталкиваются с конкуренцией транзитных проектов: необходимо противостоять санкциям и одновременно сохранять конкурентоспособность маршрутов по сравнению с ИМЕС и другими альтернативами.

Помимо санкционных ограничений, динамика региональных отношений создает дополнительные риски. В течение последних лет проекты «Север — Юг» и связанные с ними инфраструктурные

инициативы неоднократно подвергались воздействию внешнеполитических факторов. В частности, усилились противоречия в отношении Азербайджана с Ираном и Индией, а также с Россией, обострилась конкуренция Индии с Китаем и Пакистаном в Центральной Азии, сохраняются претензии Армении к предлагаемым маршрутным построениям [3]. Основной вызов развитию коридора продолжает исходить от США и их союзников, которые посредством санкционного давления стремятся ограничить доступ России и Ирана к глобальным рынкам. В таких условиях стабильность транзита через Казахстан и Азербайджан также остается под вопросом: региональные конфликты и политические разногласия могут приводить к перебоям в работе пограничных переходов и изменению условий перевозок. Указанные риски возможно нивелировать за счет развития транскаспийского плеча МТК «Север — Юг».

Ускорение развития транскаспийского направления МТК «Север — Юг» во многом зависит от модернизации портовой инфраструктуры России и Ирана. В России ключевыми морскими узлами являются порты Астрахань и Махачкала. Так, морской порт Астрахань в последние годы существенно нарастил объемы перевалки: с 2022 по 2024 г. объем переваленных грузов в Астраханском регионе вырос с 4,5 до более чем 6 млн т, при этом почти 95 % данных грузов направляется в Иран [6]. Пропускная способность двух морских портов Астраханской области достигла 16 млн т, что стало результатом масштабной модернизации терминалов и приобретения современного перегрузочного оборудования. Ожидается, что благодаря дальнейшему строительству контейнерного терминала и улучшению автомобильных и железнодорожных подходов астраханский узел значительно расширит транзитные возможности коридора.

Помимо Астрахани, важное значение имеет порт Махачкала — единственный незамерзающий порт России на Каспии [7]. В отличие от портов Астрахань и Оля, Махачкала функционирует круглогодично, что особенно актуально в условиях увеличения контейнерных перевозок. По оценкам региональных властей, перспективы развития Махачкалы значительны: по текущим прогнозам в 2025–2030 гг. по транскаспийскому направлению коридора может проходить до 15 млн т грузов в год с ростом до 50 млн т к 2035 г. Кроме того, в рамках развития МТК планируется создание мультимодального «сухого порта» в Махачкале, что позволит интегриро-

вать морскую и железнодорожную логистику. Таким образом, астраханские и махачкалинские порты обладают значительным потенциалом сокращения сроков транзита и повышения надежности маршрута за счет обеспечения круглогодичной навигации и расширения пропускной способности.

Со стороны Ирана к транскаспийскому маршруту по коридору «Север — Юг» подключены порты на южном берегу Каспия, в первую очередь порт Энзели [8]. Промышленно-торговая зона Энзели в северном Иране традиционно рассматривалась как «ворота» страны к Каспийскому морю. В настоящее время порт Энзели считается жизненно важным узлом МТК «Север — Юг», обеспечивающим эффективный транзит товаров между Восточной Азией, Персидским заливом и Европой. В последние годы правительство Ирана активно инвестирует в развитие портовой инфраструктуры: ведется реализация проекта «Каспийский порт» третьего поколения на базе Энзели с 22 причалами и пропускной способностью 11 млн т грузов. После ввода данной морской гавани зона свободной торговли Энзели может превратиться в ключевой региональный логистический хаб, стимулирующий хранение и переработку грузов.

Наряду с этим динамично растет грузопоток. Так, по данным на февраль 2025 г., через порт Энзели было перевалено 1,76 млн т грузов за 11 месяцев (март 2024 г. — февраль 2025 г.), что на 50 % превышает показатели аналогичного периода предыдущего года [9]. При этом транзит через Энзели вырос почти на 71 %, экспортный сегмент — на 52 %. Основными экспортными грузами выступают строительные материалы и нефтехимическая продукция, при этом товарооборот нередко организуется в национальных валютах. Модернизация и расширение иранских портов Каспия, в частности создание новых причальных мощностей и терминалов в Энзели, может способствовать сокращению времени перевозки по маршруту «Север — Юг» и повышению надежности связи России с рынками Азии и Персидского залива.

Несмотря на обозначенный потенциал транскаспийского направления, проект сталкивается с множеством инфраструктурных и процедурных препятствий. Во-первых, сохраняется недостаточная согласованность действий участников коридора. На момент написания статьи не выработаны единые стандарты документов и процедур для транзитных перевозок между странами СНГ и Ирана [10]. Это приводит к тому, что грузовым компаниям приходится оформлять перевозки по различным правилам, что усложняет логистику и увеличивает время прохождения границ. Создание унифицированной документации и ускорение интеграции таможенных систем фактически назрели для стран-участниц: уже в 2024 г. поднимался вопрос о введении общих стандартов и создании межправительственных рабочих групп по развитию МТК. До настоящего времени такие решения не реализованы в полном объеме, вследствие чего сохраняются разнородность таможенных норм и значительные сроки оформления в портах, что напрямую снижает конкурентоспособность транскаспийского маршрута.

Во-вторых, выявляется ряд технических ограничений и недостаточная координация на уровне инфраструктуры. В транскаспийском сегменте МТК традиционно ощущается дефицит специализированного флота: для обеспечения круглогодичной навигации России и Ирана требуются суда ледового класса, однако их количество остается ограниченным [11]. Зимние навигационные сложности на Каспии приводят к тому, что часть маршрутов активно функционирует только в теплый сезон, что замедляет продвижение грузов. Наряду с этим сохраняются так называемые мягкие барьеры, включая различия в правовом регулировании. По мере роста грузопото-

ков выявляются ограничения по номенклатуре товаров: Иран запрещает транзит отдельных видов продукции (например, содержащей спирт), при этом перечни запрещенных к ввозу товаров регулярно пересматриваются. Кроме того, остаются неурегулированными механизмы валютных расчетов по коридору, а правила пограничного и таможенного контроля между странами до настоящего времени не полностью согласованы.

Инвестиционные потребности в развитии МТК «Север — Юг» значительны. На сегодняшний день реализация проектов сопряжена с высокой неопределенностью финансирования и наличием бюрократических барьеров. Инфраструктурное и технологическое неравенство между участниками коридора также требует преодоления. Вместе с тем именно данные проблемы стимулируют поиск мультимодальных решений: ведущие эксперты подчеркивают перспективность комбинирования железнодорожных и морских перевозок. В частности, транскаспийская часть МТК позволяет использовать преимущества морских судов и речного флота («Кама — Волга» и др.), что дает возможность перемещать точки погрузки глубже вглубь территории России [12]. Таким образом формируется конкуренция между водным и железнодорожным сегментами: водный транспорт может страховать железнодорожный при перегрузках или «коллассах» на отдельных участках, а в нормальных условиях оба вида используются совместно для достижения оптимального результата. Подобная мультимодальность повышает устойчивость маршрута и формирует более гибкую систему транзитных потоков, способную выдерживать как политические, так и природно-климатические вызовы.

Следует отметить, что при всех недостатках на современном этапе потенциал транскаспийского маршрута остается весьма высоким, т. к. он позволяет полностью обходить рискованные транзитные страны, такие как Казахстан и Азербайджан. Это снижает зависимость от внешних факторов: в случае обострения политических отношений или усиления санкционного давления данные государства могут ограничить транзит грузов, что, по оценкам экспертов, приведет к росту издержек и необходимости перестройки логистических цепочек [13]. Одновременно транскаспийский маршрут потенциально способен обеспечивать более высокую скорость перевозок. Запас прочности коридора может быть увеличен именно за счет развития транскаспийского направления, которое способно принять на себя значительную часть грузопотока при возникновении «узких мест» на западном и восточном плечах МТК.

Интенсификация транскаспийских перевозок повышает значение портов Каспийского моря. Уже в настоящее время российские прикаспийские порты демонстрируют рекордные показатели роста: грузооборот Астрахани, Оли и Махачкалы в 2023 г. превысил 7,7 млн т, что на 30 % больше по сравнению с 2022 г. Это стало возможным как вследствие геополитических факторов, включая статус стратегического коридора, так и за счет технических улучшений. В частности, углубление Волго-Каспийского канала до 4,5 м способствовало увеличению грузопотока [14]. В рамках дальнейшей модернизации портов данные показатели могут быть существенно увеличены: после завершения реконструкции мощность порта Махачкала возрастет до 11 млн т в год [15], в том числе за счет ввода нового зернового терминала мощностью 1,5 млн т и строительства автомобильной дороги, обеспечивающей ускоренный доступ к порту. Развитие портовой сети непосредственно повышает пропускную способность МТК «Север — Юг» и стимулирует социально-экономическое развитие регионов, включая строительство терминалов и создание рабочих мест. Аналогичным образом иранские порты Каспия получают выгоды от роста транскаспийских перевозок, укрепляя роль Ирана как транзитного хаба

между Россией и странами Южной Азии. Переориентация грузопотоков на данные коридоры способствует усилению позиций России и Ирана в евразийском логистическом пространстве и формированию новых точек роста в транспортно-торговой сети.

В связи с этим требуется комплексная модернизация прикаспийской портовой сети и транспортных подходов, а также последовательное снижение административных барьеров. Уже в настоящее время в России реализуются масштабные проекты: в Махачкале ведется реконструкция причалов и зернового терминала, после завершения которой плановая мощность порта увеличится до 11 млн т [14], осуществляется строительство нового автомобильного подъезда и морского таможенного пункта пропуска «Махачкала», предназначенного для ускоренной таможенной очистки без выгрузки грузов. Параллельно сохраняет актуальность необходимость инвестиций в развитие портов Астрахань и Оля, где введены новые перевалочные мощности, а также в иранские порты Каспийского моря. Кроме того, дноуглубительные работы на Волго-Каспийском канале уже способствуют увеличению пропускной способности для судов большего тоннажа. Во всех портах требуется ускорение процедур таможенного и пограничного контроля: внедрение электронного декларирования, сканирующих систем и «сухих терминалов» позволит минимизировать простои. Так, планируемая реконструкция морского пункта пропуска «Махачкала» обеспечит возможность сканирования грузов без их выгрузки, что существенно ускорит логистические операции [15]. Таким образом, предлагаемые меры направлены как на повышение производительности портовой инфраструктуры, так и на упрощение административных процедур, что в совокупности повысит конкурентоспособность транскаспийского маршрута.

По оценке органов государственной власти, до 2030 г. в развитие коридора планируется инвестировать порядка 280 млрд руб., значительная часть которых будет направлена на строительство новых судов и модернизацию каспийских портов [16]. Ключевую роль в финансировании данных проектов играют государственные банки (ВЭБ, ВТБ, Газпромбанк и др.), готовые предоставлять кредитные ресурсы для реализации инфраструктурных инициатив. Эксперты подчеркивают, что для устойчивого развития маршрута необходимо расширять товарную базу и устранять существующие инфраструктурные ограничения. Ими также формулируются рекомендации по использованию механизмов государственно-частного партнерства при развитии портов и логистических центров: реализация совместных инвестиционных проектов позволит повысить эффективность и снизить риски. Параллельно представляется целесообразным продолжать диверсификацию рейсов в партнерские

порты и сухопутные логистические узлы, в частности за счет дальнейшего развития сухопутного терминала в Астрахани и хабов в Иране, а также реализации совместных программ развития приграничной транспортной инфраструктуры, включая строительство новых автомобильных дорог и подъездных путей к портам.

Внедрение IT-решений и «умных» технологий способно существенно повысить прозрачность и управляемость транскаспийских перевозок. Уже в настоящее время российские промышленные и научные круги уделяют данному направлению значительное внимание. Так, Российский союз промышленников и предпринимателей совместно с бизнес-сообществом рассматривает цифровые технологии повышения эффективности и прозрачности перевозок как один из ключевых элементов развития МТК [17]. В Астраханском государственном университете создан прототип цифровой платформы с «двойниками» объектов логистической инфраструктуры: в перспективе она будет интегрировать базы данных маршрутов с учетом рисков, стоимости топлива и т. д., а также цифровые копии портовых комплексов [18]. Подобные цифровые модели позволяют осуществлять мониторинг состояния инфраструктуры в режиме реального времени и оперативно реагировать на возникающие изменения, что способствует укреплению безопасности коридора. Дополнительно к внедрению цифровых «двойников» логистических хабов целесообразно развивать электронный документооборот, единую систему прослеживания контейнеров и использование smart-контейнеров с датчиками. Реализация данных мер позволит ускорить транзит, сократить коррупционные риски и повысить предсказуемость маршрута для бизнес-партнеров.

Транскаспийская ветвь МТК «Север — Юг» обладает высоким стратегическим потенциалом: она имеет реальную способность повышать независимость транспортных потоков России и Ирана от нестабильных транзитных стран и может существенно нарастить грузооборот коридора. В то же время нельзя игнорировать существующие вызовы, в частности текущую политическую ситуацию в регионе, которая остается нестабильной и сопряжена с серьезными рисками для функционирования внешней торговли РФ через данный коридор. В этих условиях необходим комплекс неотложных мер, включающий масштабное строительство и модернизацию портовой инфраструктуры, усиление административного взаимодействия, цифровизацию логистических процессов, а также активное привлечение инвестиций и частного капитала для реализации соответствующих проектов. Реализация указанных мер позволит МТК «Север — Юг» в полной мере раскрыть свои конкурентные преимущества и выступать надежным инструментом международной торговли для РФ, а странам-участницам — более эффективно противостоять внешним рискам.

Примечания

1. Платонова Е. А., Анучина Е. С., Слепенкова Е. В. От поиска новых транспортных артерий до реализации проекта МТК «Север — Юг» // Логистика. 2023. N 12.
2. Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора «Север — Юг» // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. N 2.
3. Шумилов М. М. МТК «Север — Юг»: геополитические вызовы и риски. Часть 1 // Управленческое консультирование. 2024. N 6.
4. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/116272/> (дата обращения: 10.10.2025).
5. URL: <https://az.sputniknews.ru/20250630/471765980.html> (дата обращения: 10.10.2025).
6. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/astrahan_gotova_prinimat_bolsho_gruzov_iduschih_po_mtk_sever-yug.html (дата обращения: 10.10.2025).
7. URL: <https://morvesti.ru/exclusive/109400/> (дата обращения: 10.10.2025).
8. URL: <https://casp-geo.ru/geopolitika-torgovo-promyshlennoj-zony-enzeli-v-irane/> (дата обращения: 10.10.2025).
9. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/iranskiy_port_enzeli_uvelichil_perevalku_eksportnyh_gruzov_v_poltora_raza.html (дата обращения: 10.10.2025).
10. URL: <https://tass.ru/ekonomika/22113465> (дата обращения: 10.10.2025).
11. URL: <https://e-cis.info/news/566/128172/> (дата обращения: 10.10.2025).
12. URL: <https://1520international.com/content/2024/iyul-2024/expert-opinion-integration-in-the-corridor/> (дата обращения: 10.10.2025).

13. URL: <https://newstracker.ru/news/2025-07-09/tochka-napryazheniya-kto-bolshe-postradaet-v-konflikte-rossii-s-azerbaydzhanom-5432271> (дата обращения: 10.10.2025).
14. URL: <https://morvesti.ru/exclusive/112774/> (дата обращения: 10.10.2025).
15. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/moschnosti_mahachkalinskogo_porta_posle_modernizacii_prakticheski_utroyatsya.html (дата обращения: 10.10.2025).
16. URL: <https://1520international.com/content/2023/may-2023/finansirovanie-koridorov/> (дата обращения: 10.10.2025).
17. URL: <https://casp-geo.ru/razvitie-transportnyh-koridorov-sever-yug-na-osnove-tsifrovyyh-tehnologij/> (дата обращения: 10.10.2025).
18. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/cifrovaya_model_porta_na_marshrute_mtk_sever_-_yug_sozdana_astrahanskim_gosuniversitetom.html (дата обращения: 10.10.2025).

English version

Trans-Caspian transportation as a strategic priority for the development of the international North–South transport corridor under conditions of international risks

Selivanov Gleb Arkad'evich, master's student, Plekhanov Russian University of Economics

This article analyzes the Trans-Caspian route of the international North–South transport corridor as a key instrument for diversifying Russia's foreign economic relations under conditions of sanctions pressure. The strategic importance of direct maritime communication across the Caspian Sea between Russia and Iran is examined, as it reduces dependence on transit states and ensures the sustainability of cargo flows. The development of port infrastructure in the Russian Caspian ports of Astrakhan and Makhachkala, as well as the Iranian port terminal of Anzali, is analyzed, demonstrating growth in cargo turnover. The main barriers to the development of Trans-Caspian transportation are identified, including the lack of unified customs procedures, a shortage of specialized vessels, and differences in legal regulation. The necessity of implementing a set of measures aimed at modernizing port infrastructure, digitalizing logistics processes, and forming multimodal transport solutions is substantiated. These measures require significant investment resources and the development of public–private partnership mechanisms to strengthen Russia's position in the Eurasian logistics space.

Keywords: international transport corridor, Trans-Caspian transportation, sanctions risks, international logistics.