

Волков Геннадий Юрьевич

канд. экон. наук, доцент

ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт МВД России»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»
КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЙ ФАКТОР ВНЕШНЕТОРГОВОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИИ В УСЛОВИЯХ БЛОКАДЫ
ОРМУЗСКОГО ПРОЛИВА**

***Аннотация:** в статье предпринята попытка анализа основных проблем, связанных с изменениями в глобальной транспортно-логистической системе в условиях углубления ближневосточного конфликта и перехода большинства стран мировой экономики к структурированию новых маршрутов для сохранения должного уровня дееспособности сформировавшейся модели внешнеторговой деятельности.*

***Ключевые слова:** международный транспортный коридор «Север – Юг», внешнеторговая деятельность России, санкционные ограничения, ближневосточный конфликт, себестоимость транспортировки, время доставки, транзакционные издержки, провозные тарифы, конкурентоспособность маршрута, мультимодальные перевозки, грузопоток, транспортный каркас.*

Введение санкционных ограничительных мер против РФ в рамках международной торговли со временем дополнилось целым рядом сопутствующих деструктивных факторов, важнейшее место среди которых занимает ближневосточный конфликт, следствием которого стала блокада Ормузского пролива. Логическим следствием данной деформации глобальной транспортно-логистической системы стал поиск альтернативных путей доставки важнейших товарно-сырьевых позиций на рынки стран, ранее заключивших соответствующие долгосрочные соглашения. В системе моделей альтернативной доставки важнейшее место занимает транспортировка грузов по международному транспортному коридору

(МТК) «Север – Юг». В связи с этим, важнейшей задачей заинтересованных сторон является реальная возможность снижения себестоимости транспортировки и сокращение времени доставки, что позволит значительно повысить привлекательность и конкурентоспособность МТК. Являясь крупнейшим экспортером сырья и ресурсов, РФ более других заинтересована в положительном решении обозначенной задачи.

С этой целью представители российской внешнеторговой сферы ведут переговоры по подготовке совместных взаимовыгодных меморандумов о транзите с такими странами, как Афганистан, Индия, Катаром, Кения, ОАЭ, Оман, Пакистан и Саудовская Аравия. Конечной целью переговорного процесса определена возможность выработки маршрута, представляющего собой единую коммерческую систему, максимально привлекательную для перевозчиков и представителей крупного бизнеса.

Логическим следствием активных боевых действий на Ближнем Востоке стала трансформация альтернативных евразийских сухопутных транспортных коридоров в систему основных путей доставки. В условиях оптимизации процесса морской доставки грузов, представители международного бизнеса постепенно начинают использовать возможность доставки грузов с использованием МТК «Север – Юг», который все активнее представляет собой реального конкурента главному маршруту из Европы в Индию – Суэцкому каналу. На ранних этапах использования данного коридора речь шла о совместном проекте трех стран: России, Индии и Ирана, однако, учитывая экономическую составляющую, прежде всего, экономию времени и низкую себестоимость доставки, к проекту присоединились страны СНГ и Персидского залива.

В складывающихся условиях ряд стран изъявили желание присоединиться к союзу, как реальной альтернативе сохранения позиций в системе морских перевозок, согласных присоединиться к союзу посредством подписания меморандума. Суть документа заключается в том, что при организации морской перевозки, перевозчику нужно будет оплатить полную стоимость перевозки, а не выполнять

отдельные платежи для каждой страны транзита. Такой алгоритм позволит значительно сэкономить на оплате процесса транспортировки и упростить процесс оформления универсальной сопроводительной документации, что позволит сократить время доставки.

Преимущества данного процесса состоят в том, что перевозчик получает возможность выполнять морскую транспортировку по предсказуемым тарифам в рамках заранее согласованных всех сопутствующих процедур, чётко обозначенного временного промежутка доставки с учетом транзита и выполнения всех работ, связанных с транспортировкой груза (перегрузка, перевалка и т. д.). Кроме обозначенных моментов крайне важно отметить согласованные тарифы, порядок страхования груза и четко прописанные форс-мажорные ситуации на всем протяжении морской транспортировки. Таким образом, присоединение к союзу помогает значительно снизить транзакционные издержки, а главное повысить привлекательность маршрута.

Аналитики отмечают, что активные военные действия на Ближнем востоке негативно отразились на динамике перевозке грузов по маршруту «Север – Юг» и показателях работы Суэцкого канала и Ормузского пролива. Но в данной ситуации есть и положительная составляющая, потому что кризисная ситуация и рост провозных тарифов в условиях проявления всей совокупности рисков морской перевозки объективно способствует повышению привлекательности сухопутных и мультимодальных маршрутов. Кроме того, для стран Персидского залива участие в МТК «Север – Юг» представляет особую выгоду, поскольку для них открывается реальная возможность диверсификации торговли и упрощается выход на российский рынок и рынки ЕАЭС. Дополнительной выгодой можно считать снижение принципиальной зависимости от ранее сложившейся модели морской логистики.

Необходимо сделать оговорку: рассматриваемая проблематика не исключает возможность использования Суэцкого канала, поскольку не сможет его полностью заменить. Даже с учетом того обстоятельства, что действия йеменских хуситов в отношении контейнеровозов из большинства западных стран осложнили

процесс перевозки в Красном море, доходы Египта от канала упали более чем на 50–60%, а ставки на контейнерные перевозки из Азии в Европу выросли примерно втрое по сравнению с уровнем 2023 г., использование Суэцкого канала сохраняет свою актуальность. С экономической точки зрения, использование маршрута «Север – Юг» в качестве альтернативной транспортной артерии, позволяет сократить время доставки груза с 35–45 до 15–20 дней, т.е. практически на 50%. По итогам 2025 г. было перевезено порядка 21,5 млн т грузов, а показатель роста за 5 лет составил 39%.

Также аналитики предлагают к рассмотрению возможность более активного использования западного маршрута МТК, огибающего Каспийское море, поскольку начиная с 2022 г. отмечается устойчивый поступательный рост пропускной способности погранично-контрольных пунктов на границе с Азербайджаном. В частности, показатель пропускной способности вырос минимум в 5 раз, увеличившись с 400 до 1,9 тыс. грузовых транспортных средств в сутки.

Кроме того, обсуждается вопрос расширения использования возможностей доставки грузом железнодорожным транспортом. В числе важнейших причин экономисты указывают на относительно дешевые провозные тарифы ж/д транспорта в сравнении с автоперевозками. Кроме того, учитывая такие показатели как грузоподъемность и грузместимость, один железнодорожный состав не только заменяет примерно 100–150 фур, но и рассматривается как более экологически чистый вид транспорта.

Для решения данной проблемы было принято решение между РФ и Ираном о строительстве железнодорожной ветки Решт – Астара, общей протяженностью 162 км, строительство которой намечено на конец 2026 г., и согласно оценкам может занять около 5 лет. При условии достаточного объема инвестиционных вложений на конец 2026 г., завершить проект предполагается к концу 2031 г.

Согласно прогнозным оценкам, введение линии в эксплуатацию позволит обеспечить бесперебойный транзит грузов от Усть-Луки до Бендер-Аббаса с прогнозным объемом ежегодных перевозок не менее 15 млн т. Введение в строй железнодорожной линии позволит использовать ее для перевозки по западному

маршруту укрупненные и объемные партии сборных грузов с минимизацией проявления деструктивных военных и политических рисков, а также сбалансировать сезонные диспропорции. Прогнозные модели, созданные с использованием возможностей компьютерно-математического моделирования, позволяют говорить о том, что введение в эксплуатацию участка Решт – Астара позволит трансформировать МТК «Север – Юг» из набора маршрутов в полноценный транспортный каркас, что позволит значительно нарастить объемы перевозок при одновременной минимизации рисков внешнеторговой деятельности.

Список литературы

1. Губанов Р.С. Анализ экспорта российского угля / Р.С. Губанов, И.Н. Рыкова // Технологии нефти и газа. – 2024. – №6 (155). – С. 59–64. – DOI 10.32935/1815-2600-2024-155-6-59-64. – EDN FTWDRA.
2. Жуковская И.Ф. Внешняя торговля стран СНГ в условиях санкционного давления / И.Ф. Жуковская // Экономика и предпринимательство. – 2026. – №2 (187). – С. 471–476. – DOI 10.34925/EIP.2026.187.2.078. – EDN EKMJWH.
3. Новикова Д.Д. Роль России в развитии международных транспортных коридоров в современных международных условиях / Д.Д. Новикова, А.А. Кукушкин, Э.К. Мнацаканян // Экономическое развитие России. – 2026. – Т. 33. №2. – С. 48–50. – EDN QJWBFW.