

*Белицкий Петр Павлович*

студент

*Научный руководитель*

*Мальцева Полина Николаевна*

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет»

г. Магадан, Магаданская область

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР МТК «СЕВЕР–ЮГ» И ЕГО ВКЛАД В ТРАНСФОРМАЦИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

***Аннотация:** в статье исследуется вопрос влияния международных транспортных коридоров на скорость вывода товара через призму логистического маркетинга в условиях трансформации глобальных цепей поставок. Рассматриваются роль и динамика развития международного транспортного коридора «Север–Юг» в контексте геополитических изменений 2022–2025 годов. Анализируются маркетинговые инструменты оптимизации логистических решений: цифровизация транспортных процессов, мультимодальная координация и клиентоориентированный подход. На основе статистических данных за 2023–2025 годы установлено, что грузопоток по МТК «Север–Юг» увеличился на 39% за последние пять лет, достигнув 21,5 млн тонн в 2025 году, при сокращении времени доставки с 35–45 до 15–20 дней по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Эффективность транспортных коридоров определяется не только инфраструктурными параметрами, но и маркетинговой стратегией позиционирования, интеграцией цифровых платформ и гибкостью адаптации к изменениям внешней среды.*

***Ключевые слова:** транспортные коридоры, логистический маркетинг, скорость доставки, МТК Север–Юг, мультимодальные перевозки, цифровизация логистики, конкурентоспособность маршрутов.*

Международные транспортные коридоры представляют собой сложные социально-экономические системы, выходящие за рамки простых маршрутов перемещения грузов. Речь идет о многокомпонентных структурах, интегрирующих транспортную, таможенную, информационную и финансовую инфраструктуру через территории множественных государств. Маркетинговая концепция организации транзитных маршрутов позволяет сокращать затраты и дает возможность получения значительных конкурентных преимуществ перед другими участниками транспортного рынка [1].

Геополитическая обстановка 2022–2025 годов кардинально изменила логистическую конфигурацию Евразии. По данным Министерства транспорта РФ, объем грузоперевозок по территории Российской Федерации в 2025 году достиг 6,9 млрд тонн, при этом контейнерные перевозки железнодорожным транспортом приблизились к отметке 5 млн ДФЭ [2]. Переориентация грузопотоков с западного направления на восточное и южное создала беспрецедентную нагрузку на альтернативные коридоры – и одновременно сформировала новую реальность, где конкурентоспособность маршрута определяется не столько его географическим расположением, сколько способностью оператора предложить клиенту интегрированное логистическое решение.

В условиях санкционного давления активизировано развитие альтернативных коридоров, в частности МТК «Север–Юг», пропускная способность которого должна вырасти на 85% (до 35 млн т/год к 2030 г.) [3]. Переориентация создает логистические вызовы, требующие адаптации маршрутов, технологических стандартов и гармонизации нормативно-правовой базы, что частично решается через меморандумы с Ираном, Туркменистаном, Азербайджаном и переговоры с Индией.

По восточному маршруту коридора «Север–Юг» в 2025 году средние сроки доставки сократились с 33 до 16 дней благодаря согласованным единым тарифным условиям на железных дорогах России, Казахстана, Туркменистана и Ирана [4]. Это результат не инфраструктурных улучшений самих по себе, а системной работы по институциональной синхронизации – устранению

административных барьеров, унификации документооборота и созданию сквозных тарифных коридоров, где клиент работает не с отдельными перевозчиками, а с интегрированным логистическим продуктом.

Объем контейнерных перевозок по МТК «Север–Юг» за десять месяцев 2025 года увеличился в 1,7 раза по сравнению с 2024 годом и достиг примерно 8,9 тыс. ДФЭ [6]. Хотя эти цифры пока остаются скромными на фоне 7,9 млн TEU общего контейнерооборота российских железных дорог, динамика свидетельствует о формировании устойчивого спроса на южное направление – спроса, который будет расти по мере стабилизации операционных процессов и снижения логистических рисков.

Среди логистических факторов ключевое значение имеют скорость и надежность поставок, наличие товара и уровень логистических затрат. Маркетинговая задача оператора транспортного коридора – не просто обеспечить физическое перемещение груза, а сформировать у клиента устойчивое восприятие маршрута как предсказуемого, контролируемого и экономически обоснованного логистического решения [5].

Маркетинговая стратегия в этих условиях строится не на абстрактной «доступности маршрута», а на конкретных сервисных гарантиях:

- фиксированное время доставки с компенсацией за просрочку;
- прозрачное отслеживание груза через цифровые платформы;
- гибкие тарифные схемы в зависимости от объема и регулярности отправок;
- комплексное страхование и таможенное сопровождение.

Эффективность транспортных коридоров определяется комплексом факторов, среди которых маркетинговая стратегия позиционирования играет не меньшую роль, чем инфраструктурные параметры. МТК «Север–Юг», продемонстрировавший рост грузопотока на 39% за последние пять лет, иллюстрирует потенциал альтернативных логистических маршрутов в условиях глобальной реконфигурации цепей поставок. Сокращение времени доставки с 35–45 до 15–20 дней по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал создает убедительное

конкурентное преимущество, реализация которого требует системной маркетинговой работы с целевыми сегментами грузоотправителей.

Логистический маркетинг выступает как методология интеграции операционных и коммуникационных процессов, обеспечивающая не только физическое перемещение груза, но и формирование устойчивого клиентского опыта, включающего прозрачность, предсказуемость и гибкость логистических решений. Цифровизация транспортных процессов – от Национальной цифровой транспортно-логистической платформы до систем электронных перевозочных документов – создает технологическую основу для реализации клиентоориентированной модели управления транспортными коридорами.

Стратегическим направлением развития транспортных коридоров, в том числе Север–Юг является формирование интегрированных логистических экосистем, объединяющих инфраструктурное развитие, институциональную гармонизацию и маркетинговое продвижение маршрутов как элементов антирисковой стратегии клиента. Достижение целевых показателей – увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в полтора раза к 2030 году – потребует не только инвестиций в физическую инфраструктуру, но и целенаправленной работы по формированию конкурентных преимуществ российских маршрутов в новой архитектуре евразийских грузопотоков.

### *Список литературы*

1. Синяева И.М. Маркетинг услуг: учебник / И.М. Синяева, О.Н. Романенкова, В.В. Синяев; под ред. Л.П. Дашкова; Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. – 5-е изд., стер. – М.: Дашков и К°, 2022. – 251 с. – URL: [https://biblioclub.ru/index.php?page=book\\_red&id=684412](https://biblioclub.ru/index.php?page=book_red&id=684412) (дата обращения: 27.05.2026).

2. Коммерческие перевозки грузов и грузооборот в странах Содружества Независимых Государств в январе-феврале 2025 года. – URL: <https://new.cisstat.org> (дата обращения: 29.05.2026).

3. Прудникова А.А. Перспективы развития международных транспортных коридоров на территории России в условиях санкционного давления /

А.А. Прудникова, А.А. Тетянец // *Мировая экономика и мировые финансы*. – 2025. – №3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-mezhdunarodnyh-transportnyh-koridorov-na-territorii-rossii-v-usloviyah-sanktsionnogo-davleniya> (дата обращения: 19.06.2026). – DOI 10.24412/2949-6454-2025-0230. – EDN ADAZCG

4. РЖД: Объем контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» вырос в 1,7 раза – до 8,9 тыс. ДФЭ. – URL: <https://portnews.ru/news/384716/> (дата обращения: 29.05.2026).

5. Аминь Ж. Моделирование и оптимизация российско-китайских логистических каналов в условиях увеличения товаропотоков / Ж. Аминь, С.Г. Абсалямова // *Прогрессивная экономика*. – 2023. – №2. – С. 5–22. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modelirovanie-i-optimizatsiya-rossiysko-kitayskih-logisticheskikh-kanalov-v-usloviyah-uvelicheniya-tovaropotov> (дата обращения: 02.06.2026). – DOI 10.54861/27131211\_2023\_2\_5. – EDN KAVHUO