

Секция «9.8 Векторы развития мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью в новых геоэкономических условиях»

Вызовы и новые возможности России в транспортно-логистической сфере

Научный руководитель – Некрасова Ольга Леонидовна

Третьяков Михаил Петрович

Студент (магистр)

Донецкий государственный университет, Юридический факультет, Кафедра конституционного, международного и криминального права, Донецк, Россия

E-mail: tretyakov.mikhail7@mail.ru

В современных условиях нарастающей геополитической эскалации между Россией странами Запада, особую роль приобретает транспортная сеть (инфраструктура). Она становится важным фактором геополитики, который используется, в большей степени уже не как инструмента, а как орудие достижения своих целей. Санкционные ограничения, которые были введены и продолжают вводиться со стороны США, Европейского Союза (далее – ЕС), Великобритании и ряда других стран, являющихся союзниками американской стороны, имеют целью нанести комплексный урон России. Энергетическая составляющая является одной из ключевых, однако ведя речь о ней, не следует забывать о том, что без стабильности в функционировании транспортно-логистической сферы, энергоресурсы будут невозможно экспортировать в другие страны.

После начала СВО важным направлением торговли России с остальным миром и, в первую очередь, со странами глобального Юга, стало интенсивное включение в структуру транспортно-логистической системы маршрутов международного транспортного коридора «Север-Юг» [1, с.7].

Важным показателем является то, что за десять лет, с 2014 года по 2024 год, грузопоток по МТК «Север-Юг» вырос почти на 24 млн. тонн. Ключевые тенденции в контексте характеристики грузопотока МТК «Север-Юг» с 2014 года таковы [2]:

1) 2014–2019 – период стагнации коридора. Торговля с Ираном и Индией оставалась на невысоком уровне, инфраструктура МТК практически не использовалась;

2) 2020–2021 – пошли первые контейнерные поезда РЖД Логистики по МТК, Иран закупил крупные объёмы российской пшеницы из-за засухи – товарооборот с Ираном вырос скачкообразно;

3) 2022–2023 – введение западных санкций резко активизировало коридор. Россия перенаправила экспорт нефти, зерна, угля и удобрений через МТК. В 2023 году в коридоре «Север-Юг» прибавилось порядка 10 млн. тонн российских экспортных грузов, в основном предназначенных для транзита через Иран;

4) 2024–2025 – по МТК «Север-Юг» в 2024 году прошло примерно 26,9 млн. тонн грузов, а в первом полугодии 2025 года – 13–14 млн. тонн. По восточной ветви в рамках контейнеров прирост в 2025 году составил более чем двукратный объём. Западная ветвь добавила 50%.

Несмотря на ряд положительных факторов и тенденций, важно учитывать как перспективы, так и риски, которые могут стать барьерами для дальнейшего развития МТК «Север-Юг», среди которых:

1. Недружественная позиция Азербайджана (прекращении работы Россотрудничества, ликвидация представительства «Sputnik Азербайджан», задержание представителей редакции Sputnik, переходе вооружённых сил страны на стандарты НАТО, закрытие пунктов пропуска на границе с Ираном для грузового автотранспорта) [3].

2. Западнориентированный вектор Казахстана (концентрация внимания и ресурсов на проекте Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) в ущерб МТК «Север-Юг», участие в инициативе ЕС «Глобальные ворота», доверительное управление западным компаниям с возможностью последующего выкупа в рамках приватизации портов Актау и Курык) [4].

3. Иранский фактор (нападение на Ирана американо-израильских вооружённых сил 28 февраля 2026 года, которое способно привести к непредсказуемым последствиям и заблокировать функционирование МТК «Север-Юг» на долгий период времени) [5].

С учётом описанных выше рисков, в большей степени исходящих с постсоветского пространства (Азербайджан и Казахстан), чем от текущего конфликта в Иране, руководству России целесообразно активизировать работу по поиску и развитию альтернативных путей доставки грузов.

Так, обращаясь к авторитетному французскому историку, социологу и демографу, Эммануилу Тодду, автору книги «Поражение Запада», следует ожидать скорое и успешное завершение СВО, результатом которого должно стать поражение Украины и всего НАТО [6, с.58]. Исходя из этого, своевременным и необходимым становится развития новой, самой западной ветви МТК «Север-Юг» через исторические регионы: Донбасс и Новороссию. Маршрут «Из Гипербореи в Византию» должен начаться в северных (Мурманск – Санкт-Петербург) и центральных регионах страны (Москва – Тула – Воронеж) через воссоединённые территории (Старобельск и Лисичанск – Артёмовск – Донецк – Мангуш – Мелитополь – Чонгар). Далее путь продолжится через Крым (Джанкой – Симферополь – Севастополь/Феодосия/Керчь) и Чёрное море с выходом в Турцию, а из неё в Средиземноморье, страны Африки, Ближнего Востока и Южной Азии.

Кроме того, через территорию Сибири и Дальнего Востока России, последовательно модернизируя Байкало-Амурскую магистраль и Транссибирскую магистраль, руководству нашей страны целесообразно начать развитие новой и одновременно самой восточной ветви МТК «Север-Юг» через Монголию и Китай в Южную Азию.

Таким образом, бремя санкционных ограничений, став вызовом России в различных отраслях и направлениях, в том числе в транспортно-логистической сфере, вынудило её руководство развивать альтернативные пути для ведения внешней торговли. Новые возможности перед нашей страной временно открыли существующие маршруты в рамках МТК «Север-Юг», однако важно учитывать вновь возникающие риски и угрозы, исходящие от стран-участниц данного проекта. В связи с этим возникла необходимость модернизации двух противоположных направлений: юго-западного (появившегося благодаря промежуточным результатам СВО после присоединение исторических регионов) и восточного (северо-восточного). Концентрация внимания и ресурсов руководства государства на этих двух направлениях должна позволить России диверсифицировать свои возможности в транспортно-логистической сфере, нивелировать вызовы, исходящие от Азербайджана, Казахстана и непредсказуемости результатов конфликта в Иране, стимулировать восстановление и развитие Донбасса и Новороссии, а также привести к модернизации Транссиба и БАМа.

Источники и литература

- 1) Лузянин, С.Г. Международный коридор «Север – Юг»: транспортный проект или большая геополитика <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/885894671.pdf?ysclid=mm6m1ac5vx631625690>
- 2) Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг» <https://ntranslab.ru/local/templates/.default/public/img/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F%20%D0%BA%20%D0%B4%D0>

[%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%9C%D0%A2%D0%9A%20%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80-%D0%AE%D0%B3,%202024.pdf](#)

- 3) 3. В чем причина обострения между Россией и Азербайджаном <https://www.rbc.ru/politics/30/06/2025/67c1d6ec9a79479fba8064ae?ysclid=mm80e7675d465929744>
- 4) 4. Струлькова, А. Инициатива ЕС «Глобальные ворота» в Центральной Азии <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/postsoviet/imitsiativa-es-globalnye-vorota-v-tsentralnoy-azii/?ysclid=mm95tvzxm867383456>
- 5) 5. Война США и Ирана в 2026 году: с чего всё началось, кто на чьей стороне и какова позиция России <https://life.ru/p/1847616>
- 6) 6. 34. Поражение Запада / Эммануэль Тодд; [перевод с французского Н. Жиро]. – Москва : Издательство АСТ, 2025. – 320 с. – (Мировой порядок).