

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТОРГОВО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ РОССИИ С ИНДИЕЙ И ИРАНОМ

Лидия Станиславовна Гиваргизова^а

EDN: FFSAVU

^а Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития РФ

Аннотация: В настоящем исследовании представлен статистический анализ внешнеторгового оборота Российской Федерации с Республикой Индия и Исламской Республикой Иран – государствами, выступившими странами-инициаторами проекта. В рамках исследования проводится оценка экспортного потенциала по направлению Россия – Индия и Россия – Иран, с выделением товарных групп, обладающих наибольшим экспортным потенциалом в двусторонней торговле. Кроме того, осуществляется анализ развития транспортной инфраструктуры в пределах МТК «Север – Юг», включая строительные и реконструкционные работы на участках, пролегающих от территории РФ до Ирана и далее в направлении Индии. Автором сформированы обобщающие таблицы, отражающие объемы экспортируемых товаров, обладающих наибольшим экспортным потенциалом, включая показатели фактического экспорта и величину нереализованного потенциала. Отдельное внимание уделено ключевым барьерам, сдерживающим развитие МТК «Север – Юг», в том числе инфраструктурным ограничениям.

Ключевые слова: МТК «Север – Юг», Иран, Индия, Россия, экспортный потенциал, свободная экономическая зона, логистика, железнодорожная линия Решт – Астара

Благодарность: Исследование выполнено в рамках государственного задания Всероссийской академии внешней торговли.

Дата поступления статьи в редакцию: 13 августа 2025 года.

THE NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR: NEW OPPORTUNITIES FOR RUSSIA'S TRADE AND ECONOMIC RELATIONS WITH INDIA AND IRAN

RESEARCH ARTICLE

Lydia S. Givargizova^а

^а Russian Foreign Trade Academy of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation

Abstract: This study provides a statistical analysis of the foreign trade turnover between the Russian Federation and the countries that initiated the project: the Republic of India and the Islamic Republic of Iran. The study evaluates the export potential of trade between Russia and India, as well as trade between Russia and Iran, and identifies the product groups with the highest export potential. Additionally, the article analyzes the development of transportation infrastructure within the North-South transport corridor. This includes construction and reconstruction work on sections stretching from Russia to Iran and further to India. The author compiled summary tables that reflect the volumes of products with the highest export potential. These tables include actual export figures and unrealized potential. The research pays special attention to key barriers hindering the development of the North-South transport corridor, including infrastructure constraints.

Keywords: North-South transport corridor, Iran, India, Russia, export potential, free economic zone, logistics, Rasht–Astara railway

Acknowledgement: The research was carried out within the framework of the state assignment of the Russian Foreign Trade Academy.

Received: August 13, 2025.

Введение

Мировой экономический кризис, вызванный пандемией COVID-19, и санкции против России, введенные рядом стран Запада¹ в 2022 году, стали катализаторами внешнеэкономического развития РФ и активизации ее отношений с новыми внешними партнерами. В этих условиях ключевой стратегической задачей, объединяющей национальные интересы и геополитические приоритеты, является оптимизация международных транспортных коммуникаций. Она предполагает реструктуризацию транспортно-логистических цепочек и развитие альтернативных маршрутов с целью стимулирования роста товарооборота с дружественными государствами. Одно из возможных решений проблемы – переориентация грузопотоков с западного направления на южное и восточное [Минеев, Почекаев, 2023; Малышева, 2021; Кожокин, 2022]².

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (далее – МТК «Север – Юг») является важным транспортно-логистическим проектом Евразийского пространства, призванным оптимизировать грузовые маршруты между странами ЕАЭС, Южной Азии, Восточной Африки и Ближнего Востока. Проект находится на стадии реализации: часть участков построена, работа над остальными продолжается и находится на разных этапах. В начале 2025 года Россия и Иран договорились о строительстве железнодорожного участка Решт – Астара³. Активизация сотрудничества государств-членов ЕАЭС с Индией и Ираном, а также совершенствование нормативно-правового регулирования в Каспийском регионе способствовали интенсификации работы по реализации проекта МТК [Федулов, 2024; Сингх, 2024; Vinokurov, Ahunbaev, Zaboiev, 2022; Егоров, 2021; Лунев, Юртаев, 2021; Малышев, 2020; Вардомский, Тураева, 2018].

МТК «Север – Юг» является одним из важнейших транспортных артерий Евразии наряду с китайским проектом «Один пояс, один путь». Идею создания транспортного коридора с выходом к Персидскому заливу и Индийскому океану за счет расширения железнодорожных сетей еще в начале XX века в своих работах выдвигал П.П. Мигулин [Мигулин, 1903. С. 192–193].

Развитие МТК «Север – Юг» (соглашение о создании которого было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году⁴) требует анализа пропускной способности, экономического потенциала и перспектив роста торговли. Россия контролирует около 35 % маршрута (2513 км из 7200 км). При планировании и строительстве новых транспортных узлов необходимо учитывать региональные особенности, уровень экономического развития и институциональные факторы (см., например, [Von Ehrlich, Overman, 2020]). Данная статья исследует взаимозависимость роста товарооборота и развития транспортной инфраструктуры с точки зрения перспектив строительства новых участков коридора «Север – Юг», объединяющего Россию, Иран и Индию.

Методология

В статье анализируется ход реализации МТК «Север – Юг», материалы, связанные со строительством и реконструкцией транспортных коридоров в рамках проекта. Автором выявлена взаимосвязь между развитием и реконструкцией транспортного коридора и уровнем роста товарооборота. Были использованы сведения Всемирной торговой организации (ВТО), Международного торгового центра (ИТС), статистические данные Федеральной таможенной службы Российской Федерации, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Товарооборот РФ с Ираном рассматривается до 2022 года, так как Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ, а также все остальные государственные органы на фоне введения западных санкций временно остановили публикацию статистических данных, а соответствующая информация профильных ведомств Ирана в свободном доступе не представлена. Также проанализирован товарооборот России с Индией в период до 2022 года, так как в отчетах статистических ведомств Индии за 2022 год оценка товарооборота с Россией указана как предварительная. Анализ статистики методом взаимной увязки данных статистического наблюдения, позволяющего обеспечить согласование данных об объемах внешнеторговых операций, представляется некорректным и поэтому не использовался в данной работе.

Обзор литературы

Влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост было исследовано во многих научных работах, однако ряд вопросов по-прежнему нуждается в изучении [Федулов, 2023; Маркелов, 2022; Cigu, Agheorghiesei, Gavriliuță, Toader, 2019; Alotaibi, Quddus, Morton, Imprialou, 2022; Cascetta, Carteni, Henke, Pagliara, 2020]. Общие тенденции отражены в наукометрическом обзоре, учитывающем 2543 статьи, опубли-

1 Санкции ввели Австралия, Автономный край Косово и Методия, Албания, Андорра, Великобритания, Исландия, Канада, Лихтенштейн, Монако, Новая Зеландия, Норвегия, Республика Корея, Сан-Марино, Северная Македония, Сингапур, США, Тайвань, Украина, Черногория, Швейцария, Япония; в также организации: Европейский союз, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), «Группа семи» (G7), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и пр. Термин «Запад» в статье используется в фигуральном значении.

2 Термин «южные и восточные страны» необходимо также понимать фигурально – де-факто это ряд дружественных России стран вне зависимости от их географического положения.

3 Строительство ж/д ветки Решт – Астара начнется после марта 2025 года. <https://tass.ru/ekonomika/22962059>

4 Международный транспортный коридор «Север – Юг». <https://www.mid.ru/ru/about/structure/>

кованные с 2000 по 2017 год [Wang, Xue, Zhao, Wang, 2018]. Анализ научной литературы дает основания говорить, что транспортные инвестиции создают потенциал для повышения производительности в регионе, что в свою очередь обеспечивает экономический рост [Alstadt, Weisbrod, Cutler, 2012; Вардомский, Тураева, 2018; Лунев, Юртаев, 2021]. Вопрос о перспективах роста товарооборота между Россией, Ираном и Индией, а также взаимосвязи с ним развития транспортного коридора МТК «Север – Юг» пока не получил должного освещения в литературе.

Трансформация МТК «Север – Юг»

Развитие МТК «Север – Юг» заметно активизировалось лишь в последние годы. Несмотря на наличие межгосударственных соглашений, на протяжении длительного периода практическая реализация инфраструктурных мероприятий оставалась ограниченной. Ускорение реализации проекта обусловлено геополитическими изменениями, в частности, введением санкций в отношении РФ, что актуализировало необходимость диверсификации внешнеторговых логистических маршрутов и формирования альтернативных транспортных коридоров.

В частности, Правительством РФ в 2022 году было выделено дополнительно порядка 120 млрд рублей на приоритетное развитие дорожной инфраструктуры страны⁵. Значительная часть средств (около 2,2 млрд рублей) была направлена на строительство третьего пускового комплекса мостового перехода через реку Волга в Волгограде. В декабре 2024 года завершены работы по созданию спускового комплекса, обеспечивающего соединение мостов через Волгу и Ахтубу в Волгоградской области⁶. Данный объект имеет стратегическое значение не только для региона, но и для всей страны, обеспечивая транспортную связь Заволжья, Республики Казахстан, Астраханской области с основными транспортными артериями и МТК «Север – Юг». Одновременно на Волго-Каспийском морском судоходном канале начаты дноуглубительные работы, направленные на повышение пропускной способности водного пути⁷.

Кроме того, в 2022 году была завершена реконструкция станции Гумрак Приволжской железной

дороги, обеспечивающей транспортное сообщение по маршруту Саратов – Астрахань с обходом Волгоградского узла. В результате проведенных работ пропускная способность станции увеличилась более чем вдвое: до 126 грузовых составов в сутки по сравнению с 73 составами до реконструкции⁸.

В Республике Дагестан ведутся работы по реконструкции автомобильного пункта пропуска Яраг-Казмалар на российско-азербайджанской границе. Данный пункт пропуска, входящий в состав МТК «Север – Юг», является наиболее загруженным на российско-азербайджанском участке государственной границы. В рамках реконструкции планируется увеличить пропускную способность до 1400 транспортных средств и 5100 человек в сутки, а прогнозируемый годовой грузооборот – до 2,3–2,9 млн тонн с возможным ростом до 3,5–4 млн тонн⁹.

В целях активизации грузопотока по Восточному маршруту и реализации транзитного потенциала МТК «Север – Юг» в августе 2022 года между РФ и Туркменистаном был подписан Меморандум о сотрудничестве в сфере развития международных автомобильных перевозок¹⁰. Кроме того, из России в Индию через территорию Ирана летом 2022 года были отправлены пилотные грузы в объеме двух морских 40-футовых контейнеров древесинного ламината. Груз следовал из Санкт-Петербурга с транзитом через астраханский порт, далее по Каспийскому морю в североиранский порт Энзели (Бандар-Энзели). Затем он был доставлен автомобильным транспортом в южный иранский порт Бандар-Аббас, расположенный на побережье Персидского залива, откуда груз морским путем направился в индийский порт Нхава-Шева. Ориентировочный срок доставки составил 25 суток¹¹. В третьем квартале 2023 года в Иран с причалов портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ), расположенной в поселке Лиман Астраханской области, отправилось первое судно с зерном российских производителей (около 3 тыс. тонн фуражного ячменя)¹². Отметим, что процесс развития грузопотоков находится на стадии активного

5 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2022 года № 979-п. <http://static.government.ru/media/files/Ofc5p8Hwt2dxnldu05LrYlEj2j1JZtQZ.pdf>

6 В Волгоградской области запущено движение по первому участку Третьего пускового комплекса мостового перехода через Волгу. <https://gorvesti.ru/details/v-volgogradskoy-oblasti-zapuscheno-dvizhenie-po-pervomu-uchastku-tretego-puskovogo-kompleksa-mostovogo-perekhoda-cherez-volgu-183237.html>

7 На Волго-Каспийском морском судоходном канале с опережением плановых сроков стартовали дноуглубительные работы. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10670>; «Росморпорт» планирует начать расширять Волго-Каспийский морской судоходный канал досрочно. <https://tass.ru/ekonomika/18984627>

8 В Волгоградской области открыто движение поездов после реконструкции станции Гумрак. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10321>

9 Работы по первому этапу реконструкции автомобильного пункта пропуска Яраг-Казмалар в Республике Дагестан выполнены на 70 %. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10345>

10 Транспортники России и Туркменистана договорились о совместном развитии международных автоперевозок. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10338>

11 Из Астрахани через Иран в Индию пилотно отправили 2 40-футовых контейнера. <https://neftegaz.ru/news/Trading/740542-iz-astrakhani-cherez-iran-v-indiyu-pilotno-otpravili-2-40-futovykh-konteynera/>

12 С причалов портовой ОЭЗ в Иран отправилась первая пробная партия зерна. <https://www.sezlotos.ru/press-tsentr/s-prichalov-portovoy-oez-v-iran-otpravilos-pervoe-sudno-s-zenom/>

Ритм экономики

формирования. Отправка пилотных партий грузов по новым маршрутам помогает оценить эффективность логистических схем и выявить оптимальные условия транспортировки.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры Каспийского направления предусматривает эксплуатацию трех ключевых маршрутов грузоперевозок: Транскаспийского, Восточного и Западного.

Транскаспийский маршрут предполагает транспортировку грузов через российские порты Астрахань, Оля и Махачкала, далее через территорию Азербайджана (порт Баку) с последующим следованием по иранским портам Бандар-Энзели, Бандар-Амирабад, Ноушехр и Бандар-Аббас. Конечная точка маршрута – город Мумбаи (Индия).

Западный маршрут пролегает по направлению Астрахань – Махачкала – Самур, далее через территорию Азербайджана к будущему пограничному железнодорожному узлу Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) с продолжением через иранские города Решт и Казвин¹³. Астара, расположенная на северо-западе страны, выполняет функцию одного из стратегически значимых торгово-таможенных хабов, через который проходит существенная часть сухопутного товарооборота между РФ и Исламской Республикой Иран, а также служит завершающим пунктом участка Решт – Астара. Одновременно ведутся мероприятия по модернизации портовой инфраструктуры. В частности, в морском порту Оля к 2031 году планируется завершение строительства контейнерного терминала с проектным грузооборотом до 8 млн тонн в рамках первого этапа¹⁴. В 2025 году начались работы по строительству автодорожного подъезда к морскому порту Махачкалы. Там же планируется строительство зернового терминала вместимостью до 1,5 млн тонн¹⁵, новых железнодорожных путей и четырехполосной отдельной подъездной автодороги к порту протяженностью 6,2 км. Следует отметить, что состояние транспортной (в том числе железнодорожной) системы Ирана описано в нескольких работах, в которых упоминается ряд ее проблем [Li, Lei, 2023; Sahih, Shahmiri, Momtazi, Zohreh, 2023; Перская, Аржаев, Ван, 2024]. В частности, отмечается, что Транскаспийский коридор, который функционирует достаточно эффективно, значительно перегружен и поэтому испытывает необходимость в расширении инфраструктуры. Работы по развитию инфраструктуры в

рамках соглашения о железной дороге Решт – Астара¹⁶ ведутся весьма активно. Однако, учитывая торговый потенциал проекта, часть товаров можно перенаправить по другим коридорам, например, Восточному маршруту МТК. Он проходит через Россию, Казахстан, Туркменистан и затем выходит на железнодорожную сеть Ирана в городах Инче-Бурун и Сарахс¹⁷.

Особое значение имеет участие РФ в строительстве и модернизации железных дорог в северной части Ирана, в частности, в электрификации железнодорожных путей. Так, в 2008–2012 годы ОАО РЖД электрифицировало линию Тебриз – Азаршахр¹⁸. Одним из важнейших факторов, играющих значительную роль в экономическом развитии региона, является наличие надежной и эффективной транспортной инфраструктуры [Ozbay, Ozmen-Ertekin, Berechman, 2003. Р. 97]. В конце 2016 года между РФ и Ираном было заключено межправительственное соглашение о предоставлении российской стороной экспортного кредита, предназначенного для реализации проекта электрификации железнодорожного участка Гармсар – Инче-Бурун протяженностью 495 км¹⁹. В рамках его реализации 28 марта 2017 года ОАО «Российские железные дороги» заключило контракт на сумму 1,2 млрд евро, предусматривающий электрификацию обозначенного железнодорожного участка, а также прилегающих линий, обеспечивающих выход к иранским портам, расположенным на побережье Каспийского моря²⁰. Упомянутый выше железнодорожный путь в будущем может объединить маршрут китайского «Пояса и пути» с МТК «Север – Юг» на территории Ирана.

По оценкам Евразийского банка развития, интегральный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», включающему три основных направления и все виды транспорта, к 2030 году может составить от 325 до 662 тыс. двадцатифутовых эквивалентов (TEU). В тоннажном выражении данный объем оценивается в пределах от 5,9 до 11,9 млн тонн²¹. Указанные показатели отражают высокую перспективность рассматриваемого коридора в контексте развития межрегиональной транспортно-логистической системы и укрепления внешнеэкономических связей между странами Евразийского пространства.

16 Россия и Иран дали старт изысканиям в рамках проекта строительства железнодорожной линии Решт – Астара. <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11877>

17 Международный транспортный коридор «Север – Юг». <https://cargo.rzd.ru/ru/9789>

18 Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2012 год. <http://ar2012.rzd.ru/>

19 Соглашение о предоставлении Россией экспортного кредита Ирану. <https://minenergo.gov.ru/en/node/7547>

20 International North-South Transport Corridor and Transregional Integration Scenarios. Valdai Discussion Club Report. <https://valdaiclub.com/files/24967/>

21 Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf

13 Международный транспортный коридор «Север – Юг». https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/1537456/

14 Об открытии морского грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу РФ. <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=154054>

15 Строительство дороги к морпорту Махачкалы за 8,8 млрд начнут в 2025 году. <https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/freenews/679b6e8f9a7947146bfd4438>

17 мая 2023 года Россия и Иран подписали соглашение о сотрудничестве в финансировании проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для строительства железнодорожного участка Решт – Астара²². По предварительной оценке, строительство планируется завершить за четыре года. Размер межгосударственного кредита, который выделит Россия, составит 1,3 млрд евро. Общая стоимость проекта оценивается в 1,6 млрд евро. Российская доля в межгосударственном кредите составляет 85 %, а возврат средств будет производиться в течение срока окупаемости проекта. В целях ее ускорения к 2030 году планируется довести объем грузооборота по железнодорожному коридору до 15 млн тонн в год. На данном участке планируется строительство совмещенной колеи: первой будет проложена колея шириной 1435 мм (стандарт, действующий в Иране), на следующем этапе – шириной 1520 мм (российский стандарт). Одновременно происходит перераспределение части грузопотока на железнодорожный транспорт, прорабатывается совместная реализация инфраструктурных проектов, ускорение таможенного контроля и оптимизация процедур, в частности, проектов «Зеленый коридор» и «Упрощенный таможенный коридор»²³. Согласно расчетным прогнозам, к 2030 году совокупный объем контейнерных перевозок по данному направлению может достигать от 9 до 18 пар контейнерных поездов в сутки²⁴. Однако увеличению объемов грузопотоков препятствуют инфраструктурные барьеры. При создании транспортных коридоров для развития транзитного потенциала необходим комплексный подход: реконструируя транспортную и логистическую инфраструктуру, необходимо одновременно снижать административные и таможенные барьеры.

По данным РЖД, грузопоток по МТК «Север – Юг» в 2024 году составил около 12,9 млн тонн (на 2,6 % больше, чем за предыдущий период)²⁵. К 2030 году прогнозируется рост в два и более раза. В 2022 году провозная способность железнодорожной инфраструктуры в направлении портов Азово-Черноморского бассейна достигла 125,1 млн тонн; планируется ее увеличение до 152 млн тонн по итогам 2030 года²⁶. Начаты перевозки полноразмерных контейнерных поездов из РФ

в Индию по Восточному маршруту МТК. Железнодорожный транспорт продолжает играть ключевую роль в обеспечении устойчивого развития транспортной системы, что, в свою очередь, способствует формированию благоприятных условий для экономического роста и повышения эффективности логистических связей на межгосударственном уровне [Djordjević, Mane, Krmas, 2021].

Представленные тенденции делают актуальным анализ перспектив развития взаимной торгово-экономической кооперации РФ с дружественными государствами. В рамках поставленной исследовательской задачи и с учетом положений трехстороннего соглашения 2000 года о формировании МТК «Север – Юг» особую научно-практическую значимость приобретает комплексный анализ внешнеторговых отношений России с указанными государствами. Он позволяет выявить закономерности и перспективы развития товарооборота в контексте развития транспортно-логистического потенциала коридора.

Товарооборот России с Индией

Анализ динамики внешнеторговых отношений между Российской Федерацией и Республикой Индия свидетельствует об отсутствии устойчивого восходящего тренда в рассматриваемый период: рост товарооборота чередовался с его снижением. Спады обусловлены в основном воздействием глобальных макроэкономических и геополитических факторов, а не ограничениями в рамках двустороннего торгово-экономического взаимодействия. Так, в 2012 году зафиксирован значительный рост объема двусторонней торговли – на 24 % (или около 2 млрд долл.) по сравнению с предыдущим годом. В период с 2013 по 2016 год наблюдается последовательное сокращение товарооборота. Начиная с 2016 года, фиксируется восстановление положительной динамики, сальдо торгового баланса складывалось положительно вплоть до 2020 года. В 2020 году, на фоне глобального замедления экономической активности, вызванного пандемией COVID-19, произошло очередное снижение объема взаимной торговли, которое, однако, сменилось значительным ростом в 2021 году – на 46,4 %, что эквивалентно увеличению на 4,3 млрд долл.

Период снижения товарооборота в 2013–2016 годах может быть интерпретирован как следствие высокой волатильности на мировых рынках, а также валютного кризиса 2014–2015 годов. Спад 2020 года, в свою очередь, обусловлен глобальными экономическими последствиями пандемии COVID-19 (см. **рисунок 1**). Товарооборот до 2022 года в целом демонстрирует общий рост. Строительство и реконструкция транспортных коридоров позволит закрепить и улучшить эту динамику.

Анализ товаропотока позволяет сделать вывод о том, что экспортный потенциал остается во многом

22 Россия и Иран договорились о строительстве железной дороги для развития международного транспортного коридора «Север – Юг». <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10711>

23 Международные проекты «Зеленый коридор» и «Упрощенный таможенный коридор». <http://limited.stu.customs.gov.ru/ved/rossijsko-kitajskij-proekt-zelenyj-koridor>

24 The international North-South transport corridor: promoting Eurasia's intra- and transcontinental connectivity. https://eabr.org/upload/iblock/318/EDB_2021_Report-5_INSTC_eng-1_.pdf

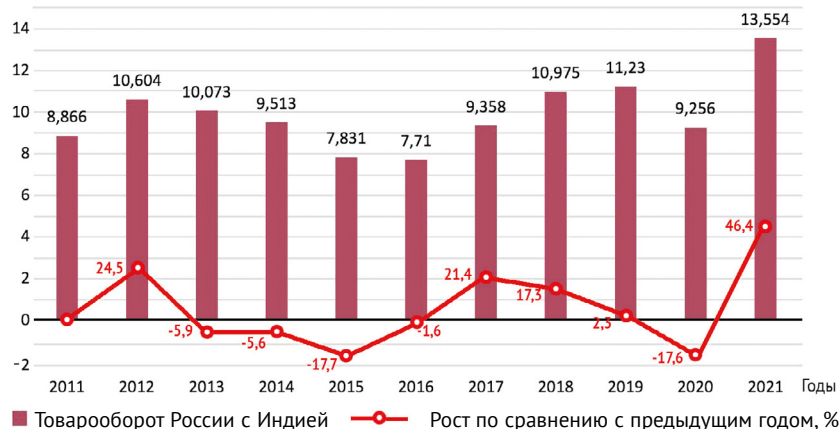
25 РЖД в 2024 году перевезли более 500 млн тонн международных грузов. <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=221382>

26 Паспорт федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна». <https://mintrans.gov.ru/documents/8/12717?type=>

Ритм экономики

Рисунок 1. Динамика товарооборота России и Индии

Figure 1. Dynamics of trade turnover between Russia and India



Источник: Расчеты автора на основе данных ФТС РФ (Итоги внешней торговли с основными странами. <https://customs.gov.ru/folder/511>) и ЕЭК (Статистика внешней и взаимной торговли. https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/tradestat/)

Source: Author's calculations based on data from the Federal Customs Service of the Russian Federation and the Eurasian Economic Commission

нереализованным. Автором проанализированы данные по этому показателю, приведенные Международным торговым центром (ИТС), который рассчитывает и приводит сведения по 25 крупным товарным категориям с относительно высоким экспортным потенциалом в конкретной стране.

Изучение данных ИТС позволило выявить статью с наибольшим потенциалом экспорта из РФ в Индию – бриллианты необработанные. Экспортный потенциал РФ по этой статье составляет 2 млрд долл., а Индия импортирует из РФ на сумму 917 млн долл., в то время как общий импорт Индии составляет 15 млрд долл. Среди прочих товаров с наибольшим экспортным потенциалом из РФ можно отметить следующие: масло подсолнечное (экспортный потенциал составляет около 1 млрд долл.); золото необработанное для неденежных целей (около 1 млрд долл.); хлорид калия, мочевины, минеральные/химические удобрения, диаммонийфосфат, никель необработанный²⁷ (таблица 1).

Наибольший экспортный потенциал индийской продукции на рынке РФ демонстрируют фармацевтические препараты, объем импорта которых из Индии составляет 346 млн долл. Данная категория включает как смешанные, так и несмешанные лекарственные средства, предназначенные для розничной реализации. Также к перспективным направлениям экспорта относятся автотранспортные средства, мобильные телефоны и оксид алюминия, органические химикаты, креветки (замороженные), черный чай, резиновые

пневматические шины, говяжьи отрубы без костей, шлифованный рис, кофейные экстракты²⁸ (таблица 2). Сюда входят 25 товарных категорий, отмеченных ИТС; однако при анализе импорта России, мы видим, что по некоторым позициям его объемы могут быть существенно увеличены: так, например, лекарственные средства в целом импортируются в объеме 7,3 млрд долл., моторные транспортные средства в объеме 10 млрд долл., мобильные телефоны в объеме 5,3 млрд долл. На рост товарооборота влияют таможенные тарифы, но важную роль играет и логистика. С улучшением логистических цепочек количество товаров с ограниченным сроком хранения в товарообороте увеличится.

Нереализованный экспортный потенциал России на рынке Индии составляет около 4,113 млрд долл., а экспортный потенциал Индии на рынке России – 1,768 млрд долл.

Анализируя экспортный потенциал России и Индии на рынках обеих стран, необходимо обратить внимание, помимо проблем логистики, на таможенно-тарифную политику Индии, которая учитывает расширение торгово-экономических отношений как с Россией, так и в целом в рамках ЕАЭС. Будучи членом ВТО, Индия поддерживает достаточно высокие тарифные ставки. Связанные тарифные линии составляют лишь 74,3 % из общего тарифа, большинство связанных ставок являются адвалорными (92 %). Средний тариф режима наибольшего благоприятствования (далее – РНБ) Индии в 2024 году составил 16,2 %, связанный тариф составляет 50,8 %. Средневзвешенный применяемый тариф составил 12 %. Для сравнения, Россия связала 100 % своих тарифных линий. Средний тариф РНБ составляет 6,6 %, связанный тариф – 7,5 %, средневзвешенный применяемый тариф – 5,3 %²⁹. Последние годы наблюдается рост импортных тарифов Индии, что связано с инициативами «Make in India» (запущена 25 сентября 2014 года)³⁰ и «Digital India»³¹ для стимулирования внутреннего производства; в связи с этим мы можем утверждать, что Индия во внешней торговле ведет политику протекционизма.

28 Export Potential India/Russian Federation. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=643&fromMarker=i&exporter=699&whatMarker=k>

29 World Tariff Profiles/co-publication of the WTO, ITC and UNCTAD on market access for goods. https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_tariff_profiles25_e.pdf

30 Make in India. Sectors. <https://www.makeinindia.com/sectors>

31 Digital India. <https://digitalindia.gov.in/>

27 Export potential by product (estimate for 2030), Russian Federation/India. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/tree-map?toMarker=j&market=699&fromMarker=i&exporter=643&whatMarker=k>

Таблица 1. Экспортный потенциал и нереализованный экспорт РФ в Индию

Table 1. Export potential and unrealized exports from the Russian Federation to India

№	Товарная категория	Экспортный потенциал, млн долл.	Фактический экспорт, млн долл.	Нереализованный потенциал, млн долл.	Импорт Индии, млн долл.
1	Бриллианты необработанные	2000	917	1100	15 000
2	Масло подсолнечное / сафлоровое, сырое	1100	689	438	2600
3	Золото необработанное для неденежных целей	1000	77	944	36000
4	Хлорид калия как удобрение	573	129	444	1100
5	Мочевина	533	422	111	4000
6	Минеральные / химические удобрения с азотом, фосфором и калием	497	558	–	655
7	Диаммонийфосфат	479	349	131	3600
8	Никель необработанный	270	74	197	627
9	Медные катоды	253	33	220	1500
10	Аммиак безводный	176	22	154	1400
11	Аммиачная селитра	134	92	42	161
12	Отходы и лом железа / стали, прочие	99	0,857	98	2600
13	Соевое масло сырое	86	95	–	4200
14	Плоский прокат из кремнистой электротехнической стали, шириной ≥ 600 мм, с ориентированной зернистостью	85	90	–	486
15	Минеральные / химические удобрения с азотом и фосфором, в другом месте не поименованные	79	183	–	341
16	Восстановленная железная руда	77	59	18	98
17	Серебро, полуобработанное	73	146	–	1900
18	Дигидроортофосфат аммония	70	60	0,010	187
19	Газетная бумага и немелованная бумага (картон), прочие	61	147	–	456
20	Алюминий необработанный	60	35	25	209
21	ПВХ в первичных формах	58	18	40	2300
22	Углерод	57	30	26	205
23	Бриллианты обработанные	54	3,1	51	6100
24	Полуфабрикат из железа / стали, < 0,25 % углерода, ширина ≥ 2х толщины	54	37	17	74
25	Древесина хвойных пород, распиленная / расщепленная вдоль, > 6 мм	53	6,1	47	168

Источник: Составлено автором на основе данных ITC (Export Potential Russian Federation/India. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=699&fromMarker=i&exporter=643&whatMarker=k>)

Source: Compiled by the author based on ITC data

Анализируя экспортный потенциал, транспортную инфраструктуру России и Индии, а также тарифную политику Индии, можно отметить, что одновременно с развитием транспортных коридоров необходимо сбалансировать тарифную политику, что положительно отразится на росте товарооборота двух стран.

Товарооборот России с Ираном

Мотивы усилий Ирана по возрождению проекта коридора «Север – Юг» не могут быть правильно поняты без рассмотрения глобального и регионального контекста, в котором возникла эта инициатива [Farhat, 2018]. В рамках МТК «Север – Юг» первым шагом на пути расширения торговли стало подписание Меморандума о взаимопонимании между Индией и Ираном. Документ был посвящен вопросу развития порта Чабахар и перевалочного комплекса в портах Бандар-Аббас и Имам Хомани. Из-за сложных отношений между Индией и Пакистаном Иран был и будет оставаться важной частью индийской стратегии в отношении

Центральной Азии и Кавказа. Создание транспортного коридора и участие в строительстве порта Чабахар в Иране были частью стратегии Индии по созданию связей со странами Центральной Азии в обход Пакистана [Behboudi Nejad, Kumar Pandey, 2017. P. 11–15].

Частичное снятие санкций в 2016 году³² дало Ирану прекрасную возможность возродить крупные проекты по реконструкции и строительству транспортных коридоров, что, в свою очередь, расширило возможности интеграции иранской экономики в глобальную. Улучшение финансового и инвестиционного климата обеспечило значительный и быстрый рост экономики. Мы проанализируем товарооборот и экспортный потенциал с Россией для понимания и оценки перспектив экономического сотрудничества России с Ираном. Временное соглашение об образовании зоны свободной торговли между ЕАЭС и Ираном подписано в 2018 году, но поскольку торговый оборот РФ с Ин-

³² Executive Order 13716. <https://www.govinfo.gov/content/pkg/DCPD-201600020/pdf/DCPD-201600020.pdf>

Таблица 2. Экспортный потенциал и нереализованный экспорт Индии в РФ

Table 2. Export potential and unrealized exports from India to the Russian Federation

№	Товарная категория	Экспортный потенциал, млн долл.	Фактический экспорт, млн долл.	Нереализованный потенциал, млн долл.	Импорт России, млн долл.
1	Лекарственные средства для розничной продажи, не включенные в другие категории	561	346	215	7300
2	Моторные транспортные средства для перевозки <10 человек	277	0,0021	277	10000
3	Мобильные телефоны	186	178	8,1	5300
4	Оксид алюминия, прочий	149	72	77	1400
5	Органические химикаты, не включенные в другие категории	126	92	33	1500
6	Инсектициды, родентициды, фунгициды, гербициды и аналогичные	119	42	76	926
7	Креветки (замороженные)	107	121	–	444
8	Черный чай, упаковки >3 кг	104	81	23	309
9	Новые резиновые пневматические шины для промышленных машин	87	14	73	639
10	Говяжьи отрубы без костей (замороженные)	69	39	30	640
11	Полушлифованный или полностью шлифованный рис	64	59	4,7	95
12	Кофейные экстракты	59	66	–	298
13	Бриллианты (обработанные)	59	13	46	162
14	Самосвалы	53	2,8	50	486
15	Обувь с подошвой из резины / пластика / композитной кожи и верхом из кожи, до щиколотки	52	3,5	48	545
16	Детали и принадлежности для автотранспортных средства, не включенные в другие категории	49	26	24	1200
17	Клеи и загустители из плодов рожкового дерева / семян гуара	48	56	–	70
18	Самоходные экскаваторы, в другом месте не поименованные	45	31	14	306
19	Приборы для труб	42	21	21	1700
20	Керамические плиты и мощение, плитка для каминов / стен	40	68	–	372
21	Футболки и жилеты из хлопка. Трикотажные / крючком	39	9,6	29	567
22	Лекарственные средства, содержащие антибиотики, для розничной продажи	37	36	639	419
23	Белье туалетное / кухонное из махровых тканей	36	1,4	35	172
24	Арахис, нежареный	36	14	22	181
25	Автомобили для перевозки грузов	36	0,044	36	2000

Источник: Составлено автором на основе данных ITC (Export Potential India/Russian Federation. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=643&fromMarker=i&exporter=699&whatMarker=k>)

Source: Compiled by the author based on ITC data

дий рассматривался нами за период с 2011 по 2021 год, то и в случае Ирана будет проанализирован тот же временной отрезок.

С 2011 по 2016 год в товарообороте РФ и Ирана наблюдается в основном спад, единственный за указанный период рост на 5,1 % отмечен в 2014 году. Резкий рост на 70 % зафиксирован в 2016 году, что связано с улучшением финансового и инвестиционного климата в Иране, а также снятием ограничений на поставку оборудования и техники. Увеличение товарооборота наблюдается после 2017 года, а самый высокий прирост (на 82,8 % или 4,058 млрд долл.) зафиксирован в 2021 году (см. **рисунок 2**). Такая нестабильность динамики товарооборота связана с возобновлением американских санкций против Ирана в 2018 году³³.

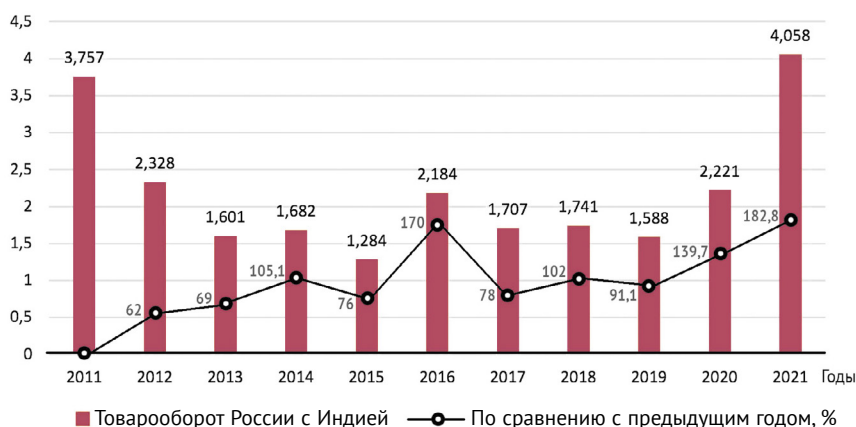
Анализ динамики двустороннего товарооборота выявил значительные колебания в рассматриваемый период. В 2011 году объем внешней торговли составил 3,757 млрд долл. Однако уже в 2012 году наблюдалось существенное снижение – до 2,328 млрд долл. (на 38 % по сравнению с предыдущим годом). Тенденция к снижению сохранялась и в 2013 году: объем товарооборота сократился до 1,601 млрд долл., то есть на 31 % относительно уровня 2012 года. В 2014 году зафиксировано умеренное восстановление: прирост объемов торговли составил 5,1 %. Тем не менее, в 2015 году вновь наблюдался нисходящий тренд – объем товарооборота снизился до 1,284 млрд долл., что соответствует падению на 24 % по сравнению с предыдущим годом.

Стабильная положительная динамика наметилась после 2019 года. В 2020 году объем внешнеторгового обмена достиг 2,221 млрд долл., что означает рост на

33 U.S. reimposes Iran sanctions, Tehran decries 'bullying'. <https://www.reuters.com/article/us-usa-iran-sanctions-idUSKCN1NA0ZR>

Л.С. Гиваргизова. Транспортный коридор «Север – Юг»: новые возможности торгово-экономических отношений России с Индией и Ираном

Рисунок 2. Динамика товарооборота России и Ирана
Figure 2. Dynamics of trade turnover between Russia and Iran



Источник: Расчеты автора на основе данных ФТС РФ (Итоги внешней торговли с основными странами. <https://customs.gov.ru/folder/511>)

Source: Author's calculations based on data from the Federal Customs Service of the Russian Federation

39,7% по сравнению с предыдущим периодом. В 2021 году рост продолжился, и объем товарооборота составил 4,058 млрд долл., увеличившись на 82,8% по сравнению с 2020 годом.

На современном этапе развития доля рубля и иранского риала во взаиморасчетах превышает 60 %. В 2025 году планируется завершить работу по интеграции платежных систем «Мир» и «Шетаб». Она проводится поэтапно. Первый этап стартовал в 2024 году: владельцы карт «Шетаб» с этого момента могут снять деньги в рублях на территории России. На втором этапе владельцам карты «Мир» разрешат пользоваться ею на территории Ирана, на завершающем

Таблица 3. Экспортный потенциал и нереализованный экспорт РФ в Иран, млн долл.

Table 3. Export potential and unrealized exports from the Russian Federation to Iran

№	Товарная Категория	Экспортный потенциал	Фактический экспорт	Нереализованный потенциал	Импорт Ирана
1	Пшеница и меслин	51	1,7	49	285
2	Масло подсолнечное / сафлоровое, сырое	43	64	–	196
3	Ячмень	33	28	4,7	273
4	Кукуруза	27	50	–	1600
5	Целлюлоза древесная, натронно-сульфатная (хвойная, (полу) беленая)	17	0,464	16	66
6	Никель, необработанный	12	0	12	26
7	Кузова автомобилей	9,2	0	9,2	538
8	Минеральные / химические удобрения с азотом, фосфором и калием	7,3	0	7,3	11
9	Соевое масло (сырое)	5,5	7,3	–	213
10	Орехи, прочие	5	0	5	79
11	Древесина хвойных пород, распиленная / расщепленная вдоль, > 6мм	3,9	11	–	16
12	Жмых соевого масла	3,1	0	3,1	530
13	Галоген-изобутен-изопреновый каучук в первичных формах / плоских формах	3	0	3	5,3
14	Каучук изобутилен-изопреновый в первичных формах / плоских формах	2,9	0,0035	2,9	5,5
15	Соевые бобы	2,5	0,156	2,5	1100
16	Хлорид калия как удобрение	2	0	2	6,7
17	Целлюлоза древесная, натронно-сульфатная (нехвойная, (полу) беленая)	2	0,373	1,7	52
18	Семена подсолнечника	1,9	0,027	1,9	92
19	Нут, сушеный и очищенный	1,9	0,124	1,9	30
20	Говяжьи отрубы без костей (замороженные)	1,9	0	1,9	186
21	Плоский прокат из кремнистой электротехнической стали, шириной ≥ 600 мм, с ориентированной зернистостью	1,7	0	1,7	13
22	Руды и концентраты цинковые	1,5	0	1,5	59
23	Приготовление пищи, не включенное в другие категории	1,3	0	1,3	116
24	Теплообменные агрегаты	1,2	0,022	1,2	55
25	Газетная бумага и немелованная бумага (картон), прочие	1,2	0,731	0,469	7,2

Источник: Составлено автором на основе данных ITC (Export Potential, Russian Federation/Islamic Republic of Iran <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=364&fromMarker=i&exporter=643&whatMarker=k>)

Source: Compiled by the author based on ITC data

Ритм экономики

третьем этап – расплачиваться картами «Шетаб» на территории России³⁴. Это позволит минимизировать воздействие санкций и в перспективе увеличить товарооборот между Россией и Ираном.

Рассматривая экспортный потенциал, можно отметить, что, по данным Международного торгового центра (ИТС), продукция с наибольшим экспортным потенциалом из РФ в Иран – это пшеница и меслин (объем экспорта составляет 1,7 млн долл., общий объем импорта Ирана – 285 млн долл.), а также масло подсолнечное (экспортируется на сумму 64 млн долл.)³⁵. Общий объем нереализованного импорта России в Иран оценивается в 242 млн долл. (таблица 3). Такой низкий показатель связан в том числе с санкциями против Ирана и тарифной политикой страны.

Продукция с наибольшим экспортным потенциалом из Ирана в Российскую Федерацию: полиэтилен с удельным весом $\geq 0,94$ в первичных формах; яблоки свежие; полиэтилен с удельным весом $< 0,94$ в первичных формах; помидоры свежие и т.д.³⁶ (таблица 4). Нереализованный экспортный потенциал составляет около 409 млн долл.

Нереализованный экспортный потенциал России на рынке Ирана составляет около 87,5 млн долл., а Ирана на рынке России в размере 220,6 млн долл. С учетом новейших санкций против России представляется необходимым перенаправить в Иран и Индию товарные позиции с наибольшим экспортным потенциалом.

Торгово-экономические отношения между Россией и Ираном во многом зависят от особенностей тарифной политики Ирана, не входящего в ВТО и сохраняющего высокие импортные пошлины (в среднем около 30 %). Это ограничивает развитие взаимной торговли, несмотря на ее положительную динамику. Соглашение о свободной торговле между ЕАЭС и Ираном, вступившее в силу в мае 2025 года и предполагающее снижение тарифов до 4,5 % и их возможную отмену по ряду позиций, создает условия для роста двустороннего товарооборота³⁷.

На фоне гармонизации тарифной политики и снижения торговых барьеров особую роль играют свободные торговые зоны Ирана, где отсутствуют нета-

рифные ограничения, включая НДС, что облегчает экспорт. Свободные экономические зоны (далее – СЭЗ) и особые экономические зоны (далее – ОЭЗ) рассматриваются как важные инструменты экономической политики Ирана, направленные на стимулирование развития страны и преодоление санкционного давления. На данный момент в Иране действуют семь СЭЗ – «Кешм», «Киш», «Чабахар», «Энзели», «Арас», «Арванд» и «Маку» и 16 ОЭЗ [Вахшitez, Лапенко, 2022. С. 27], в процессе создания еще семь СЭЗ: «Мехран», «Систан», «Джаск», «Бушехр», «Инче Борун», «Банех – Мариван», «Ардебиль»³⁸ и 16 ОЭЗ. У каждой из перечисленных СЭЗ разные целевые рынки и страны. Среди вышеперечисленных СЭЗ ключевым центром торговли со странами прикаспийского региона является «Энзели». В нее включена территория порта Энзели, через который проходит существенный объем товаров из России³⁹.

Развитие МТК «Север – Юг» способствует росту товарооборота России с Ираном и Индией, в том числе благодаря использованию иранских портов и зон свободной торговли. В Индии функционируют около 72 специальных экономических зон, 14 из которых – в столичном регионе⁴⁰. Маршрут МТК позволяет сократить сроки доставки из России в Индию и наоборот до 23 дней, что почти вдвое быстрее по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (до 45 дней). Это позволяет расширить экспортные возможности обеих стран⁴¹.

Одновременно с этим намечается тенденция к откату от доллара в торговле двух стран: 7 июля 2022 года состоялась встреча представителей Центральные банков России и Ирана, посвященная вопросам перехода на расчеты в национальных валютах⁴². В рамках валютно-банковского сотрудничества России и Ирана на Тегеранской бирже начались торги по паре рил-рубль, что способствует росту взаимной торговли в национальных валютах. Иранские экспортеры получили возможность использовать рубль наравне с долларом и евро. Также планируется соглашение о своповых поставках нефти и газа⁴³. Развитие МТК «Север – Юг»

38 An introduction to the free trade zones in Iran. <https://www.iranpartner.com/introduction-free-trade-zones-iran/>

39 Свободная торгово-промышленная зона Энзели. <http://anzalifz.ir/index.aspx?tempname=Russianmain&lang=4&sub=0>

40 A Guide to India's Special Economic Zones. <https://www.india-briefing.com/news/guide-indias-special-economic-zones-9162.html/>

41 North-South International Transport Corridor. <https://eng.rzd.ru/en/11268>

42 Банк России и Центральный банк Исламской республики Иран обсудили межбанковское сотрудничество. <https://www.cbr.ru/eng/press/event/?id=13998>

43 Россия и Иран заключат договор на своповую поставку нефти и газа. <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/06/944280-rossiya-i-iran-zaklyuchat-dogovor>

34 Россияне до 30 июня получают возможность платить картами «Мир» в Иране. <https://tass.ru/ekonomika/22837609>

35 Export Potential Russian Federation/Islamic Republic of Iran. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/tree-map?toMarker=j&market=364&fromMarker=i&exporter=643&whatMarker=k>

36 Export Potential, Islamic Republic of Iran/Russian Federation. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=643&fromMarker=i&exporter=364&whatMarker=k>

37 ЕАЭС – Иран: вступило в силу полноформатное соглашение о свободной торговле. <https://eec.eaeunion.org/news/eaes-iran-vstupilo-v-silu-polnoformatnoe-soglasenie-o-svobodnoy-torgovle/>

Л.С. Гиваргизова. Транспортный коридор «Север – Юг»: новые возможности торгово-экономических отношений России с Индией и Ираном

Таблица 4. Экспортный потенциал и нереализованный экспорт Ирана в РФ

Table 4. Export potential and unrealized exports from Iran to the Russian Federation

№	Товарная категория	Экспортный потенциал, млн долл.	Фактический экспорт, млн долл.	Нереализованный потенциал, млн долл.	Импорт РФ, млн долл.
1	Полиэтилен с удельным весом >=0,94 в первичных формах	61	7,4	54	246
2	Полиэтилен, удельный вес >=0,94, в первичных формах	57	5,7	51	309
3	Яблоки свежие	50	15	35	336
4	Фисташки	32	38	–	51
5	Железные руды и концентраты, агломерированные	27	0	27	207
6	Помидоры (свежие)	23	8,7	14	456
7	Финики	18	5,3	13	44
8	Керамические плиты и мощение, плитка для каминов / стен	17	2,1	15	372
9	Арбузы (свежие)	11	10,4	0,598	34
10	Железные руды и концентраты, неагломерированные	11	0	11	346
11	Апельсины	10	5,7	4,3	251
12	Цинк (необработанный) <99,99 %	9,4	11	–	67
13	Персики и нектарины (свежие)	8,4	11	–	299
14	Картофель (свежий)	8	1,4	6,6	158
15	Полистирол в первичных формах	8	22	–	72
16	Томаты, приготовленные / консервированные, в другом месте не поименованные	6,8	5,3	1,5	106
17	Перец Капискум / Пимента (свежий)	6,8	15	–	154
18	Киви (свежие)	6,5	33	–	55
19	Виноград сушеный	6	12	–	36
20	Сахаристые кондитерские изделия	5,8	0,722	5,1	211
21	Этиленгликоль	5,3	8,1	–	29
22	ПВХ, в первичных формах	5,3	0,077	5,2	224
23	Полимеры этилена не ячеистые, плоские	5,2	0,612	4,6	244
24	Поверхностно-активные и моющие средства, в другом месте не поименованные	5,2	0,032	5,2	177
25	Лекарственные средства для розничной продажи, не включенные в другие категории	5	7,6	–	7300

Источник: Составлено автором на основе данных ITC (Export Potential Islamic Republic of Iran/Russian Federation. <https://exportpotential.intracen.org/en/products/analyze?toMarker=j&market=643&fromMarker=i&exporter=364&whatMarker=k>)

Source: Compiled by the author based on ITC data

опирается на модернизацию инфраструктуры и устранение таможенно-пограничных барьеров, что вкупе с дедолларизацией создает условия для многократного роста товарооборота. Кроме того, Россия разрабатывает правила, позволяющие иранским судам пользоваться внутренними водными путями РФ, включая Волгу и Дон⁴⁴.

Заключение

Анализ уровня развития МТК «Север – Юг», а также работ по проекту (как по реконструкции различных линий коридора, так и строительству новых), а также товарооборота и экспортного потенциала России в торговле с Ираном и с Индией, показал, что санкции против России стали катализатором развития торгово-экономических отношений, формирования новых

логистических коридоров, позволивших перенаправить экспорт на юг и на восток. Представляются необходимыми и дальнейшие шаги: нужно устранять административные и таможенные барьеры, модернизировать имеющиеся терминалы за счет внедрения инновационных цифровых технологий. МТК «Север – Юг» в перспективе позволит создать целую сеть экономических коридоров.

Несмотря на то, что соглашение об МТК «Север – Юг» было подписано в 2000 году, проект находится пока на начальной стадии развития. В связи с этим необходимо обратить внимание на существующие недостатки и проблемы. Одной из ключевых проблем, препятствующих повышению эффективности функционирования МТК, является недостаточный уровень развития контейнерных терминалов и логистической инфраструктуры, обеспечивающей операции по обработке, консолидации и деконсолидации грузов вдоль маршрута, особенно в зонах интеграции коридора с

44 Russia and Iran are building a trade route that defies sanctions. <https://www.bloomberg.com/graphics/2022-russia-iran-trade-corridor/?leadSource=uverify%20wall>

Ритм экономики

другими широтными транспортными коридорами и международными транспортными магистралями. Дополнительным ограничивающим фактором выступает недостаточный объем контейнерного парка, включая специализированные рефрижераторные контейнеры.

Развитие основной транспортной инфраструктуры вдоль трассы МТК «Север – Юг» будет способствовать формированию и расширению сопутствующей сервисной инфраструктуры, включая создание зон отдыха для водителей, объектов гостиничного и общественного питания, а также автозаправочных станций и иных обслуживающих комплексов.

Необходимо отметить, что в связи с уходом с российского рынка крупнейших морских операторов (MSC, Maersk, CMA-CGM и т.д.) увеличилось количество мелких перевозчиков грузов. Это приводит к росту

количества судозаходов при уменьшении вместимости судов, что в свою очередь увеличивает нагрузку на терминалы и способствует снижению уровня сервиса из-за отсутствия у этих владельцев этих судов опыта в управлении активами.

Важно также создавать новые финансовые институты и инструменты. Строительные проекты по линии коридора МТК «Север – Юг» в основном финансируются за счет кредитов, предоставленных Азиатским Банком Развития, Евразийским банком развития и другими учреждениями. Для планомерного и организованного развития проекта необходимо создавать новые финансовые институты и инструменты; примером могут послужить «Фонд Шелкового пути» и «Азиатский Банк инфраструктурных инвестиций» (КНР).

Литература

- Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: Институт экономики РАН, 2018. EDN: YSAJPV
- Вахшитаров А.Н., Лапенко М.В. Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг». *Восточная аналитика*. 2019. № 2. С. 24–34. EDN: ULHAZO
- Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров. *Геоэкономика энергетики*. 2021. № 2(14). С. 6–31. https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_14_2_6. EDN: ZECWVK
- Кожоскин Е.М. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности. *Геоэкономика энергетики*. 2022 № 4(20). С. 36–55. https://doi.org/10.48137/26870703_2022_20_4_36. EDN: JUHRPL
- Лунев С., Юртаев В. Перспективы установления партнерских отношений между Индией и Ираном. *Международные процессы*. 2021. Т. 19. № 2(65). С. 121–137. <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.2.65.3>. EDN: MDMARR
- Мальшева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в стратегии России. *Россия и новые государства Евразии*. 2021. № II(LI). С. 59–72. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2021-2-59-72>. EDN: ZIXORC
- Мальшев М.И. Обзор исследований в области повышения эффективности мультимодальных перевозок на основе технологических решений. *Научный вестник МГТУ ГА*. 2020. Т. 23. № 4. С. 58–71. <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2020-23-4-58-71>. EDN: TXMLKZ
- Маркелов К.А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг». *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022. № 1(70). С. 98–109. http://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98. EDN: UMWOMU
- Мизулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902). Харьков: Печатное дело, 1903.
- Минеев В.И., Почакаев Д.А. Перезагрузка международного транспортного коридора «Север – Юг». *Научные проблемы водного транспорта*. 2023. № 74. С. 105–116. <https://doi.org/10.37890/jwt.vi74.350>. EDN: LAVODE
- Перская В.В., Аржаев Ф.И., Ван Я. Системная оценка Транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» методом динамического норматива. *Регионоведение*. 2024. Т. 32. № 2(127). С. 308–325. <http://doi.org/10.15507/2413-1407.127.032.202402.308-325>. EDN: BIVECE
- Сингх Д. Международный транспортный коридор «Север – Юг» – инструмент развития взаимодополняющего сотрудничества. *Вестник евразийской науки*. 2024. Т. 16. № s4. EDN: IQGHPY
- Федулов И.В. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы. *Восточная аналитика*. 2023. Т. 14. № 3. С. 81–97. <http://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-81-97>. EDN: YQIZFQ
- Федулов И.В. Транспортные коридоры – долгий путь от политических заявлений до практической реализации. *Восточная аналитика*. 2024. Т. 15. № 3. С. 50–69. <http://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-050-069>. EDN: CGZKSG
- Alotaibi S., Quddus M., Morton C., Imprialou M. Transport investment, railway accessibility and their dynamic impacts on regional economic growth. *Research in Transportation Business & Management*. 2022. Vol. 43. Art. No. 100702. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100702>. In English
- Alstadt B., Weisbrod G., Cutler D. The relationship of transportation access and connectivity to local economic outcomes: a statistical analysis. *Journal of the Transportation Research Board*. 2012. Vol. 2297. Issue 1. P. 154–162. <https://doi.org/10.3141/2297-19>. In English
- Behboudi Nejad Gh., Kumar Pandey S. Iran: India's new gateway to Central Eurasia, the case of the international North-South transport corridor. *Iranian Review of Foreign Affairs*. 2017. Vol. 8. No. 1. P. 5–28. In English
- Cascetta E., Carteni A., Henke I., Pagliara F. Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: ten years ex post evaluation and future perspectives. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2020. Vol. 139. P. 412–428. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.008>. In English
- Cigu E., Agheorghiesei D.T., Gavriluță A.F. (Vatamanu), Toader E. Transport infrastructure development, public performance and long-run economic growth: a case study for the EU 28 Countries. *Sustainability*. 2019. Vol. 11. No. 1. Art. No. 67. <https://doi.org/10.3390/su11010067>. In English
- Djordjevic B., Mane A.S., Krmar E. Analysis of dependency and importance of key indicators for railway sustainability monitoring: a new integrated approach with DEA and Pearson correlation. *Research in Transportation Business & Management*. 2021. Vol. 41. Art. No. 100650. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100650>. In English
- Farhat M.F. North–South corridor: the limits of Iranian power. *Journals for Iranian Studies*. 2018. Year 2. Issue 7. P. 23–38. In English
- Li J., Lei Y. Development and challenges of Iran's railway transportation infrastructure based on the perspective of «The Belt and Road» initiative // Proceedings of the 2023 International Conference on Management Innovation and Economy Development (MIED 2023), Qingdao, July 28–30, 2023 / Edited by L. Moutinho, C. Flavian, R. Yi Man Li, Q. Zhou. Dordrecht: Atlantis Press, 2023. P. 242–249. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-260-6_31. In English

Л.С. Гиваргизова. Транспортный коридор «Север – Юг»: новые возможности торгово-экономических отношений России с Индией и Ираном

- Ozbay K., Ozmen-Ertekin D., Berechman J., Empirical analysis of relationship between accessibility and economic development. *Journal of Urban Planning and Development*. 2003. Vol. 129. Issue 2. P. 97–119. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2003\)129:2\(97\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2003)129:2(97)). In English
- Sahih A.Z., Shahmiri S., Montazi M., Zohreh M. Optimization of fleet size and determining the optimal allocation of wagons in minerals transport network: a case study of Iran's railway system. *Journal of Rail Transport Planning & Management*. 2023. Vol. 28. Art. No. 100414. <https://doi.org/10.1016/j.jrtpm.2023.100414>. In English
- Vinokurov E.Yu., Ahunbaev A., Zaboiev A.I. International North–South transport corridor: boosting Russia's «pivot to the South» and Trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*. 2022. Issue 8. No. 2. P. 159–173. <https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.86617>. In English
- Von Ehrlich M., Overman H.G. Place-based policies and spatial disparities across European cities. *Journal of Economic Perspectives*. 2020. Vol. 34. No. 3. P. 128–149. <https://doi.org/10.1257/jep.34.3.128>. In English
- Wang L., Xue X., Zhao Z., Wang Z. The impacts of transportation infrastructure on sustainable development: emerging trends and challenges. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2018. Vol. 15. Issue 6. Art. No. 1172. <https://doi.org/10.3390/ijerph15061172>. In English

References

- Vardomsky L.B., Turaeva M.O. Development of the post-soviet transport corridors in terms of contemporary geopolitical and economic challenges. Moscow: Institut ekonomiki RAN, 2018. EDN: YSAJPV. In Russian
- Vakhshitekh A.N., Lapenko M.V. Anzali free trade zone in the framework of international North–South transport corridor. *Vostochnaya analitika*. 2019. No. 2. P. 24–34. EDN: ULHAZO. In Russian
- Egorov V.G. The geopolitics of transport corridors. *Geoekonomika energetiki*. 2021. No. 2(14). P. 6–31. https://doi.org/10.48137/2687-0703_2021_14_2_6. EDN: ZECWVK. In Russian
- Kozhokin E.M. The North–South transport corridor in a new reality. *Geoekonomika energetiki*. 2022. No. 4(20). P. 36–55. https://doi.org/10.48137/26870703_2022_20_4_36. EDN: JUHRPL. In Russian
- Lunev S., Yurtaev V. Prospects for establishing partnership relations between India and Iran (significance for Russia). *Mezhdunarodnyye protsessy*. 2021. Vol. 19. No. 2(65). P. 121–137. <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.2.65.3>. EDN: MDMARR. In Russian
- Malysheva D.B. International North–South transportation corridor in the strategy of Russia. *Rossiya i novyye gosudarstva Yevrazii*. 2021. No. II(LI). P. 59–72. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2021-2-59-72>. EDN: ZIXORC. In Russian
- Malyshev M.I. Research review on improving the efficiency of multimodal transportation based on technological solutions. *Nauchnyy vestnik MGTU GA*. 2020. Vol. 23. No. 4. P. 58–71. <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2020-23-4-58-71>. EDN: TXMLKZ. In Russian
- Markelov K.A. History and contemporary state of development of the international North–South transport corridor. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura*. 2022. No. 1 (70). P. 98–109. http://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98. EDN: UMWOMU. In Russian
- Migulin P.P. Our latest rail policies and rail loans (1893–1902). Kharkov: Pechatnoye delo, 1903. In Russian
- Mineev V.I., Pochekaev D.A. Reloading of the international transport corridor “North–South”. *Nauchnyye problemy vodnogo transporta*. 2023. No. 74. P. 105–116. <https://doi.org/10.37890/jwt.vi74.350>. EDN: LAVODE. In Russian
- Perskaya V.V., Arzhaev F.I., Wang Ya. System assessment of the international “North–South” transport corridor's trans-Caspian route based on dynamic standard model. *Regionologiya*. 2024. Vol. 32. No. 2(127). P. 308–325. <http://doi.org/10.15507/2413-1407.127.032.202402.308-325>. EDN: BIVECE. In Russian
- Singh D. International North–South transport corridor: A tool for developing mutually complementary cooperation. *Vestnik yevraziyskoy nauki*. 2024. Vol. 16. No. s4. EDN: IQGHPY. In Russian
- Fedolov I.V. International North–South transport corridor under the new geopolitical conditions: current state and prospects. *Vostochnaya analitika*. 2023. Vol. 14. No. 3. P. 81–97. <http://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-81-97>. EDN: YQIZFQ. In Russian
- Fedolov I.V. Transport corridors – a long way from political statements to practical implementation. *Vostochnaya analitika*. 2024. Vol. 15. No. 3. P. 50–69. <http://doi.org/10.31696/2227-5568-2024-03-050-069>. EDN: CGZKSG. In Russian

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ:

Лидия Станиславовна Гиваргизова, научный сотрудник Центра экономической интеграции Института развития интеграционных процессов
Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития РФ (Российская Федерация, 119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А). E-mail: givargizovalidia88@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-4747-4169>

Для цитирования: Гиваргизова Л.С. Транспортный коридор «Север – Юг»: новые возможности торгово-экономических отношений России с Индией и Ираном. *Государственная служба*. 2025. № 6. С. 81–93.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR:

Lydia S. Givargizova, Research Fellow of the Center for Economic Integration, Institute for Development of Integration Processes
Russian Foreign Trade Academy of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation (6A, Vorobyovskoye shosse, Moscow, 119285, Russian Federation). E-mail: givargizovalidia88@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-4747-4169>

For citation: Givargizova L.S. The North–South transport corridor: New opportunities for Russia's trade and economic relations with India and Iran. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2025. No. 6. P. 81–93.