

УДК 338.47:656.073:339.564

## ОПТИМИЗАЦИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ В РАМКАХ КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»: БАРЬЕРЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА

**Панкратов Всеволод Алексеевич,**

менеджер по логистике; Всероссийская академии внешней торговли (ВАВТ), 119285,  
Москва, Воробьевское ш., 6А; Sevapan2001@gmail.com

### Аннотация

В фокусе исследования находится острая проблематика функционирования Международного транспортного коридора «Север – Юг» в реалиях перманентной турбулентности глобальных цепей поставок. Актуальность темы продиктована форсированной переориентацией российского экспорта на рынки Глобального Юга, где рассматриваемая трансконтинентальная артерия, по сути, выступает в качестве важнейшего базиса для выживания отечественных грузоотправителей. Цель работы заключается в выявлении реальных барьеров функционирования маршрута и обосновании антихрупких механизмов оптимизации экспортных грузопотоков. В ходе анализа автор приходит к выводу, что ключевым драйвером логистической конкурентоспособности сегодня становится не столько физическое расширение провозных мощностей (хотя оно остается необходимым), сколько институциональная, технологическая гибкость. Как представляется, научный вклад состоит в смещении фокуса с чисто инфраструктурного дефицита на учет стохастических «шоков» внешней среды. В рамках статьи описана концепция корпоративной цифровой адаптивной маршрутизации и обоснован инновационный механизм синдицированного государственно-частного страхования грузов. Одновременно с этим, аргументируется необходимость экстерриториальной диверсификации товарных потоков через интермодальные хабы Центральной Азии.

**Ключевые слова:** адаптивная маршрутизация, геополитические риски, логистические цепи, международный транспортный коридор «Север – Юг», мультимодальные перевозки, несырьевой экспорт, транспортная инфраструктура

## OPTIMIZATION OF MULTIMODAL ROUTES WITHIN THE “NORTH-SOUTH” CORRIDOR: BARRIERS AND PROSPECTS FOR RUSSIAN EXPORTS

**Pankratov Vsevolod Alekseevich,**

Logistics Manager; All-Russian Academy of Foreign Trade (RFTA), 119285, Moscow,  
Vorobyovskoye sh., 6A; Sevapan2001@gmail.com

ABSTRACT

This study focuses on the pressing challenges faced by the International Transport Corridor “North–South” amid the persistent turbulence of global supply chains. The relevance of the topic is dictated by the accelerated reorientation of Russian exports toward Global South markets, where this transcontinental artery essentially serves as a critical lifeline for domestic shippers. The aim of the paper is to identify the real barriers to the corridor’s operation and to substantiate antifragile mechanisms for optimizing export cargo flows. The analysis leads to the conclusion that the key driver of logistical competitiveness today is not merely the physical expansion of transport capacity (although this remains necessary) but institutional and technological flexibility. The scientific contribution lies in shifting the focus from purely infrastructure deficits to accounting for stochastic external “shocks.” The article presents the concept of corporate digital adaptive routing and proposes an innovative mechanism for syndicated public-private cargo insurance. Simultaneously, it argues for the necessity of extraterritorial diversification of commodity flows through intermodal hubs in Central Asia.

---

**Keywords:** adaptive routing, geopolitical risks, logistics chains, International Transport Corridor “North–South,” multimodal transportation, non-commodity exports, transport infrastructure

---

На фоне интенсивной трансформации глобальных цепочек поставок и смещения центров экономического притяжения в сторону Глобального Юга исследование устойчивости трансконтинентальных транспортных артерий приобретает особую значимость.

Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг», совокупная протяженность которого превышает 7200 километров, по сути, выступает в качестве важнейшего стратегического «моста», напрямую соединяющего производственные мощности Российской Федерации с перспективными рынками Индии, государствами Персидского залива, странами Юго-Восточной Азии. Примечательно, что на протяжении длительного периода анализируемый логистический проект рассматривался экспертным сообществом, главным образом, в сугубо теоретической плоскости. Однако жесткие геэкономические и санкционные реалии последних лет форсировали его практическую имплементацию [3, 8].

Между тем, мультимодальная природа характеризуемого маршрута, по умолчанию сопряженная со сложной технологической синхронизацией автомобильного, железнодорожного, морского видов транспорта, генерирует весьма специфические транзакционные и операционные издержки. По существу, отечественные грузоотправители столкнулись с очень серьезным вызовом: острой необходимостью быстрой адаптации к новым логистическим правилам игры на фоне весьма высокой макроэкономической неопределенности и глобальной турбулентности [4, 5].

Ретроспективный анализ грузопотоков отражает достаточно смешанную, неоднородную картину развития транспортного коридора в 2024–2025 годах. С одной стороны, фиксировалась выраженная позитивная динамика в сегменте специализированных контейнерных отправок. Если в 2024 г. базовый объем составлял порядка 7,2 тыс. TEU (двадцатифутовых эквивалентов), то по итогам 2025 г. этот ключевой показатель достиг исторической отметки в 11 тыс. контейнеров. Одновременно с этим, общая масса перевезенных товаров по международным направлениям через инфраструктуру Российских железных дорог (РЖД) в 2024 году превысила 530 млн тонн [1, 7]. Видимо, первоначальный институциональный импульс переориентации товарных потоков дал ожидаемые плоды, позволив российским хозяйствующим субъектам частично компенсировать финансовые потери на закрытых западных рынках. Впрочем,

материально-технический «каркас» транзитной сети оказался не вполне готов к лавинообразному, неконтролируемому росту коммерческого спроса.

Для полноценного, бесперебойного функционирования всей экосистемы МТК требуются колоссальные, долгосрочные капиталовложения. Так, совокупная потребность в инвестициях для реализации пула запланированных проектов оценивалась аналитиками Евразийского банка развития в 38,2 млрд долларов США. Однако на практике фиксируется жесткий эффект конкуренции инвестиционных приоритетов внутри экономического блока страны. В частности, в 2025 году финансирование модернизации инфраструктуры оси «Север – Юг» со стороны ОАО «РЖД» было серьезно секвестировано на 77,5% – с 40 млрд рублей в 2024 году до скромных 9 млрд рублей [2, 6].

По-видимому, государственная монополия сделала прагматичный стратегический выбор в пользу расширения Восточного полигона (Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей), куда в том же периоде планировалось направить свыше 110 млрд рублей с целью удовлетворения колоссального спроса на азиатском векторе. Действительно, грузооборот с Китайской Народной Республикой в 2024 году превысил 175 млн тонн, демонстрируя уверенный рост. Предположительно, подобное неравномерное перераспределение дефицитных ресурсов способно надолго «законсервировать» существующие технологические «узкие места» на южном направлении. В первую очередь, это касается отсутствия сплошного железнодорожного сообщения на западной ветви (пробел на участке Решт – Астара). Это вынуждает логистов задействовать дорогостоящие автотранспортные вставки [6, 7]. Текущая макроэкономическая статистика и целевые ориентиры развития магистрали систематизированы в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика ключевых индикаторов функционирования транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг»

(составлено на основе [1, 6, 9])

Индикатор функционирования транспортной инфраструктуры	2024 г.	2025 г.	2030 г. (целевой прогноз)
Контейнерный грузопоток по оси «Север – Юг», тыс. TEU	7,2	11,0	Не регламентировано
Общая масса перевезенных грузов по МТК, млн тонн	~ 17,0	~ 18,5	32,0
Капитальные вложения ОАО «РЖД» в развитие ветки, млрд руб.	40,0	9,0	Требует уточнения

Современный экономический анализ требует обязательного включения фактора геополитической уязвимости сопредельных транзитных территорий. Ярким, хрестоматийным примером материализации масштабных внешних рисков стала кризисная ситуация первого квартала 2026 года. Эскалация вооруженного конфликта на Ближнем Востоке привела к тому, что целый пул крупных российских экспортеров фактически заморозил использование МТК «Север – Юг» [10].

Исторически западная ветвь данного маршрута (через Азербайджан и Иран) была очень востребована отечественными поставщиками зерновых культур, лесопромышленного комплекса. А восточная магистраль (через Казахстан и Туркменистан) обслуживала интенсивные потоки строительных материалов и целлюлозно-бумажной продукции. Вследствие резкого обострения военно-политической обстановки, ведущие логистические операторы столкнулись с критическим ухудшением базовых метрик эффективности. Транзитное время доставки товарных партий до индийских и иранских портовых терминалов скачкообразно возросло с нормативных 30 суток до 45-60 дней [10].

Закономерным финансовым итогом этой турбулентности стало вынужденное удорожание транспортировки на 20-30% [10]. Это нанесло серьезный удар по маржинальности низкорентабельных сырьевых товаров – металлопроката, необработанной древесины, продуктов базовой нефтехимии. Уместно предположить, что совокупный экономический ущерб от частичной парализации транзитного коридора достигает 40-60 млн долларов США ежемесячно. А это математически эквивалентно потере 5-10% всей экспортной выручки на рассматриваемом географическом направлении.

На фоне выявленных структурных дисбалансов становится ясной необходимость тщательного концептуального пересмотра парадигмы управления экспортными потоками. С целью сокращения описанных выше системных издержек разумно предложить следующие рекомендации, которые обладают новизной и высокой практической ценностью.

Во-первых, предлагается масштабное внедрение корпоративной модели «адаптивной мультимодальной маршрутизации», функционирующей на базе предиктивных цифровых двойников транспортной сети. Инновационность описываемого подхода заключается в полном осознанном отказе от жесткой, детерминированной привязки груза к одному конкретному субкоридору (западному сухопутному, срединному морскому либо восточному). Интеллектуальная система управления должна в режиме реального времени квантифицировать геополитические риски, оценивать текущую пропускную способность погранпереходов, мониторить тарифные флуктуации, автоматически перераспределять товарные объемы. Характеризуемая превентивная мера действительно решает проблему внезапных логистических коллапсов в зонах локальных конфликтов.

Во-вторых, в реалиях вероятностной дестабилизации сухопутных участков (в частности, иранского транзита) экономически обоснованным шагом видится форсированное развитие Транскаспийского морского пути с параллельным созданием экстерриториальных «сухих портов» (интермодальных хабов) в нейтральных государствах Центральной Азии. Воплощение в жизнь данной инициативы поможет весомо сократить зависимость от уязвимого автомобильного плеча доставки, снизить транзакционные барьеры, надежно изолируя российский грузопоток от ближневосточной турбулентности.

В-третьих, предлагается на законодательном уровне утвердить механизм синдицированного государственно-частного страхования транзитных рисков. В сопоставлении со стандартными коммерческими полисами, финансовые премии по которым становятся откровенно заградительными в периоды военно-политических эскалаций, гибридный компенсационный фонд с прямым участием госкапитала обеспечит твердую гарантию для отечественных экспортеров. Назначение механизма – сохранение экономической целесообразности вывоза продукции с низкой добавленной стоимостью даже в условиях макроэкономического «шока».

Таким образом, логистический мегапроект МТК «Север – Юг» в настоящее время находится на наиболее ответственном этапе своей институциональной эволюции, осуществляя «болезненный» переход от фазы экстенсивного количественного роста к этапу жесткого структурного стресс-тестирования. Резкое секвестирование инвестиций в развитие железнодорожной сети на южном направлении в синергии с эскалацией региональной нестабильности на Ближнем Востоке способно существенно нивелировать предыдущие операционные достижения в сфере контейнеризации международных грузопотоков. Тем не менее, фундаментальная стратегическая важность данного транспортного коридора не подлежит никакому сомнению. Разработанные в рамках статьи авторские рекомендации, которые органично включают внедрение алгоритмов цифровой адаптивной маршрутизации, опережающее развитие Транскаспийской морской альтернативы, формирование пулов распределенного государственно-частного

страхования, обладают потенциалом практической применимости в корпоративной практике современного логистического менеджмента. Как представляется, успешная имплементация сформулированных управленческих инициатив поможет трансформировать уязвимые, жестко детерминированные логистические цепи в гибкие, антихрупкие системы поставок «нового поколения». В перспективе дальнейших масштабных академических изысканий целесообразно сфокусироваться на сложном экономико-математическом моделировании транзитных товарных потоков (с обязательным учетом пула стохастических факторов риска). Это в конечном счете позволит гораздо более точно прогнозировать сроки окупаемости капиталоемких инфраструктурных проектов в эпоху перманентной глобальной нестабильности.

#### Список литературы:

1. В 2025 году перевозки по МТК Север – Юг достигли 11 тысяч контейнеров // URL: <https://finance.rambler.ru/economics/56016992-v-2025-godu-perevozki-po-mtk-sever-yug-dostigli-11-tysyach-konteynerov/> (дата обращения: 19.03.2026).
2. Винокуров, Е. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура / Е. Винокуров, А. Ахунбаев, А. Забоев, Н. Усманов // URL: [https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB\\_2022\\_Report-2\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf) (дата обращения: 19.03.2026).
3. Михайлов, Г.М. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: развитие проекта в новых условиях / Г.М. Михайлов // International Journal of Professional Science. – 2025. – № 1-1. – С. 167-175.
4. Некрасова, О.Л. Перспективы и барьеры развития международного транспортного коридора «Север – Юг» / О.Л. Некрасова, М.П. Третьяков // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. – 2025. – № 14. – С. 283-292.
5. Петрушина, О.М. Развитие международного транспортного коридора «Север – Юг»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации / О.М. Петрушина, А.С. Горина, Н.С. Горин // Естественно-гуманитарные исследования. – 2025. – № 2 (58). – С. 371-376.
6. РЖД сокращает инвестиции в развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг» на 77% – до 9 млрд рублей в 2025 году // URL: <https://portnews.ru/news/378449/> (дата обращения: 19.03.2026).
7. 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: 19.03.2026).
8. Тищенко, Ю.С. Оценка потенциала международного транспортного коридора «Север – Юг» в целях развития российско-индийской торговли / Ю.С. Тищенко // Вестник Российской таможенной академии. – 2025. – № 2 (71). – С. 160-172.
9. Толкачева, Е.В. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» в условиях современных геополитических вызовов / Е.В. Толкачева, А.А. Воронов, П.И. Лукашук // Экономика устойчивого развития. – 2025. – № 2 (62). – С. 295-297.
10. Худаева, Е. Российские экспортеры отказались от МТК «Север – Юг» из-за ближневосточного конфликта // URL: <https://www.forbes.ru/biznes/557024-rossijskie-eksportery-otkazalis-ot-mtk-sever-ug-iz-za-bliznevostocnogo-konflikta> (дата обращения: 19.03.2026).

**References:**

1. In 2025, shipments via the North-South International Transport Corridor reached 11 thousand containers // URL: <https://finance.rambler.ru/economics/56016992-v-2025-godu-perevozki-po-mtk-sever-yug-dostigli-11-tysyach-konteynerov/> (accessed: 19.03.2026).
2. Vinokurov, E., Akhunbaev, A., Zaboev, A., Usmanov, N. The North-South International Transport Corridor: Investment Decisions and Soft Infrastructure / E. Vinokurov, A. Akhunbaev, A. Zaboev, N. Usmanov // URL: [https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB\\_2022\\_Report-2\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf) (accessed: 19.03.2026).
3. Mikhailov, G.M. The North-South International Transport Corridor: Project Development under New Conditions / G.M. Mikhailov // International Journal of Professional Science. – 2025. – No. 1-1. – P. 167-175.
4. Nekrasova, O.L., Tretyakov, M.P. Prospects and Barriers for the Development of the North-South International Transport Corridor / O.L. Nekrasova, M.P. Tretyakov // Enterprise Strategy in the Context of Enhancing Its Competitiveness. – 2025. – No. 14. – P. 283-292.
5. Petrushina, O.M., Gorina, A.S., Gorin, N.S. Development of the North-South International Transport Corridor: Current Status, Dynamics, and Modernization Prospects / O.M. Petrushina, A.S. Gorina, N.S. Gorin // Natural and Humanitarian Research. – 2025. – No. 2 (58). – P. 371-376.
6. Russian Railways Cuts Investment in North-South ITC Infrastructure by 77% to 9 Billion Rubles in 2025 // URL: <https://portnews.ru/news/378449/> (accessed: 19.03.2026).
7. Russian Railways: Container Transport Volume via North-South ITC Increased 1.7 Times to 8.9 Thousand TEUs // URL: <https://portnews.ru/news/384716/> (accessed: 19.03.2026).
8. Tishchenko, Y.S. Assessment of the Potential of the North-South International Transport Corridor for the Development of Russia-India Trade / Y.S. Tishchenko // Bulletin of the Russian Customs Academy. – 2025. – No. 2 (71). – P. 160-172.
9. Tolkacheva, E.V., Voronov, A.A., Lukashchuk, P.I. Prospects for the Development of the North-South International Transport Corridor amid Contemporary Geopolitical Challenges / E.V. Tolkacheva, A.A. Voronov, P.I. Lukashchuk // Sustainable Development Economics. – 2025. – No. 2 (62). – P. 295-297.
10. Khudaeva, E. Russian Exporters Abandon the North-South ITC Due to Middle Eastern Conflict // URL: <https://www.forbes.ru/biznes/557024-rossijskie-eksportery-otkazalis-ot-mtk-sever-ug-iz-za-bliznevostocnogo-konflikta> (accessed: 19.03.2026).