
ПОЛИТИКА И ОБЩЕСТВО

POLITICS AND SOCIETY

ЕВЛАЕВ Андрей Николаевич
кандидат политических
наук, доцент, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия
evlaev@ya.ru

EVLAEV Andrey Nikolaevich
Candidate of Political Sciences,
Associate Professor, Russian
University of Transport,
Moscow, Russia
evlaev@ya.ru

ЧЕБОТАРЁВ Алексей Игоревич
магистрант, МГУ имени М.В.
Ломоносова, Москва, Россия
alekseichebotar98@gmail.com

CHEBOTARYOV Alexey Igorevich
Master's student, Lomonosov
Moscow State University,
Moscow, Russia
alekseichebotar98@gmail.com

DOI: 10.30932/2072-6015-2026-116-3-12-20

Международный транспортный коридор «Север—Юг» как инструмент внешней политики Российской Федерации/ The North-South international transport corridor as a tool of the russian federation's foreign policy

Аннотация

В условиях санкционного давления и перестройки глобальных логистических цепочек международный транспортный коридор (МТК) «Север—Юг» превращается из инфраструктурного проекта в самостоятельный инструмент внешней политики Российской Федерации. Актуальность исследования обусловлена необходимостью оценить, как Россия использует коридор для переориентации внешнеэкономических связей на Глобальный Юг и формирования устойчивой евразийской логистической архитектуры. Цель статьи — выявить место МТК «Север—Юг» в системе внешнеполитических приоритетов России и показать, как реализуются её национальные интересы по трём ветвям коридора — западной, транскаспийской и восточной. Исследование опирается на качественный анализ доктринальных документов РФ — Концепции внешней политики, Стратегии национальной безопасности и Транспортной стратегии, а также на актуальные статистические данные 2024–2026 годов. Применены институциональный, сравнительно-политический и структурно-функциональный подходы. Установлено, что грузопоток по коридору в 2024 году достиг 26,9 млн тонн, а ключевым звеном западной ветви становится строительство железной дороги Решт—Астара. Показано, что российско-иранское и российско-индийское взаимодействие выступает несущей опорой коридора, а основным

конкурентом остаётся Транскаспийский маршрут («Срединный коридор»). Сделан вывод: МТК «Север—Юг» становится для России инструментом «санкционно-устойчивой» внешней политики и системообразующим элементом Большой Евразии.

Ключевые слова

МТК «Север—Юг»; INSTC; внешняя политика России; международный транзит; Иран; Индия; евразийская логистика; санкции; Решт—Астара; «Срединный коридор».

Abstract

Under sanctions pressure and the restructuring of global logistics chains, the International North—South Transport Corridor (INSTC) is being transformed from an infrastructure project into an independent instrument of the foreign policy of the Russian Federation. The relevance of the study stems from the need to assess how Russia uses the corridor to reorient its foreign economic ties towards the Global South and to form a sustainable Eurasian logistics architecture. The purpose of the article is to identify the place of the INSTC in the system of Russia's foreign policy priorities and to show how its national interests are realized along the three branches of the corridor — the western, the trans-Caspian and the eastern. The study is based on a qualitative analysis of the doctrinal documents of the Russian Federation (Foreign Policy Concept, National Security Strategy, Transport Strategy) and on current statistical data for 2024–2026. Institutional, comparative-political and structural-functional approaches are applied. It is established that the corridor's cargo flow reached 26.9 million tons in 2024, and that the construction of the Rasht—Astara railway is becoming the key link of the western branch. It is shown that Russian-Iranian and Russian-Indian cooperation acts as the load-bearing support of the corridor, while the main competitor remains the Trans-Caspian route (the "Middle Corridor"). It is concluded that the INSTC is becoming for Russia an instrument of a "sanctions-resistant" foreign policy and a system-forming element of Greater Eurasia.

Keywords

INSTC; North—South corridor; Russia's foreign policy; international transit; Iran; India; Eurasian logistics; sanctions; Rasht—Astara; Middle Corridor.

Введение

Современный этап международных отношений характеризуется фрагментацией мировой экономики, эрозией прежних институтов глобального управления и ускоренной перестройкой трансконтинентальных цепочек поставок. В этих условиях транспортная связность перестаёт быть сугубо отраслевой категорией и приобретает отчётливое внешнеполитическое измерение: контроль над маршрутами и узлами международного транзита превращается в

самостоятельный ресурс влияния [1].

Для Российской Федерации значение этого ресурса резко возросло после 2022 года. Системное санкционное давление затронуло традиционные западные направления внешнеэкономической деятельности и подтолкнуло государство к ускоренной переориентации торговых потоков в сторону Глобального Юга [2]. В новой конфигурации внешних связей центральное место занял международный транспортный коридор (МТК) «Север—Юг» — мультимодальный маршрут протяжённостью около 7200 километров, связывающий северо-запад России через Каспийское море и территорию Ирана с портами Персидского залива, Индийского океана и рынками Южной Азии.

Идея коридора не нова: межправительственное соглашение о его создании было подписано Россией, Ираном и Индией ещё в 2000 году. Однако именно в первой половине 2020-х годов проект перешёл из стадии деклараций в стадию практической реализации, а его развитие было закреплено в доктринальных документах России как приоритет внешней политики. Тем самым коридор превратился в инструмент, посредством которого государство решает одновременно экономические и геополитические задачи — диверсификацию экспорта, обход санкционных барьеров и укрепление партнёрств в незападном мире [3].

Цель настоящей статьи — выявить место МТК «Север—Юг» в системе внешнеполитических приоритетов Российской Федерации и показать, как реализуются национальные интересы России по трём ветвям коридора. Для достижения этой цели рассматриваются генезис проекта, его закрепление в нормативно-правовой базе, технико-экономические характеристики маршрутов, ключевые двусторонние партнёрства и актуальные вызовы.

Методы

Методологическая основа исследования формируется на стыке политической науки, теории международных отношений и геоэкономики. В качестве базового используется качественный аналитический подход, ориентированный на интерпретацию доктринальных и нормативных источников. Источниковую базу составляют стратегические документы Российской Федерации — Концепция внешней политики, Стратегия национальной безопасности, Транспортная стратегия до 2030 года и Морская доктрина, а также международные соглашения и зарубежная аналитика [4].

Институциональный анализ позволяет рассмотреть механизмы межгосударственного взаимодействия в рамках коридора и роль наднациональных структур (ЕАЭС, ШОС). Сравнительно-политический анализ применяется для сопоставления интересов и стратегий ключевых участников — России, Ирана, Индии, Азербайджана и государств Центральной Азии, — а также для оценки конкуренции МТК «Север—Юг» с альтернативным Транскаспийским маршрутом.

Структурно-функциональный подход даёт возможность рассмотреть коридор как целостную систему из трёх взаимодополняющих ветвей, в которой инфраструктура выступает не просто отраслью, а инструментом внешнеполитического влияния [5].

Эмпирическую основу составляют статистические данные о грузопотоках и инфраструктурных проектах за 2022–2026 годы, что обеспечивает актуальность выводов. Особое внимание уделено зарубежным экспертным оценкам — индийским, иранским и западным аналитическим публикациям, — что позволяет рассмотреть коридор не только с российской, но и с внешней точки зрения.

Проведённый анализ позволил выявить место МТК «Север—Юг» в системе внешней политики России, определить особенности трёх его ветвей и оценить ключевые партнёрства и вызовы.

Генезис коридора и его институциональное оформление

Концепция соединения севера Евразии с бассейном Индийского океана через Каспий и Иран имеет глубокие исторические корни, однако современное институциональное оформление она получила на рубеже XX–XXI веков. 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге Россия, Иран и Индия подписали Межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север—Юг», вступившее в силу в 2002 году. Впоследствии к соглашению присоединились ещё свыше десяти государств, включая Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Беларусь, Оман и Сирию, что превратило проект в многосторонний формат евразийского сотрудничества [6].

На протяжении почти двух десятилетий коридор развивался медленно: сказывались разрозненность инфраструктуры, недостаток сквозного железнодорожного сообщения и слабая загрузка маршрута. Качественный перелом произошёл в 2022–2023 годах, когда геополитические сдвиги придали проекту стратегический импульс. Для России коридор стал ответом на разрыв логистических связей с Европой, для Ирана — способом частичного преодоления санкционной изоляции, для Индии — каналом доступа к рынкам Центральной Азии и Европы в обход нестабильных направлений [7].

МТК «Север—Юг» в доктринальных документах Российской Федерации

Закрепление коридора в системе стратегического планирования отражает его переход в разряд национальных приоритетов. Центральное место занимает Концепция внешней политики Российской Федерации, утверждённая Указом Президента от 31 марта 2023 г. № 229. Документ выстраивает внешнюю политику вокруг идеи многополярности и формирования «большого евразийского пространства», в рамках которого развитие международных транспортных коридоров, включая «Север—Юг», рассматривается как практический инструмент сопряжения интеграционных процессов. Показательно, что среди партнёров на ближневосточном направлении

Иран назван в числе первых, что подчёркивает приоритетность каспийско-иранского вектора [8].

Стратегия национальной безопасности, утверждённая Указом Президента от 2 июля 2021 г. № 400, относит развитие транзитного потенциала и интеграцию России в мировое транспортное пространство к национальным интересам и стратегическим приоритетам. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года конкретизирует эти установки, определяя целевые параметры грузопотока и приоритетные инфраструктурные проекты. Морская доктрина, утверждённая в 2022 году, дополняет эту систему, обозначая Каспийское море как зону национальных интересов и подчёркивая значение портовой инфраструктуры. В совокупности эти акты образуют целостную правовую рамку, придающую каспийско-иранскому направлению устойчивый и преемственный характер [9].

Три маршрута коридора: западный, транскаспийский и восточный

Структурно МТК «Север—Юг» функционирует через три основные ветви, каждая из которых обладает собственными технико-экономическими и политическими характеристиками. По итогам 2024 года совокупный грузопоток по коридору достиг 26,9 млн тонн, увеличившись на 19% по сравнению с предыдущим годом; на железнодорожные перевозки пришлось около 12,9 млн тонн [10].

Западная ветвь проходит по сухопутному маршруту Астрахань — Махачкала — Самур — территория Азербайджана — Астара — Решт и далее по железнодорожной сети Ирана. Это направление рассматривается как наиболее перспективное, поскольку обеспечивает бесшовное сухопутное сообщение. Его ключевым ограничением долгое время оставалось отсутствие железнодорожного участка Решт—Астара. Пропускная способность пунктов пропуска на азербайджанском направлении была увеличена примерно в пять раз — до 1,9 тыс. грузовых автомобилей в сутки, что свидетельствует о практическом наращивании потенциала маршрута [11].

Транскаспийская (морская) ветвь опирается на портовую инфраструктуру и предполагает доставку грузов из российских портов Астрахань и Махачкала в иранские порты Энзели и Амирабад. Её преимущество — высокая степень суверенного контроля, поскольку маршрут не зависит от транзитных государств; недостаток — зависимость от состояния Волго-Каспийского морского судоходного канала и необходимости дноуглубительных работ. В первой половине 2025 года поставки по этому направлению выросли почти на 98% относительно аналогичного периода предыдущего года, что отчасти связано с перенаправлением части грузов с западной ветви [12].

Восточная ветвь проходит через Казахстан и Туркменистан с выходом на иранскую железнодорожную сеть. Протяжённость её ключевого железнодорожного звена (линия Казахстан—

Туркменистан—Иран) составляет около 928 км. Значение этого направления для России состоит в сохранении единого логистического пространства с государствами Центральной Азии и противодействии их экономической переориентации. Символическим рубежом стало прибытие 8 ноября 2025 года грузового состава из района Москвы в иранский сухой порт Априн под Тегераном: 62 сорокафутовых контейнера преодолели маршрут за 12 дней [13].

Россия и Иран: стратегическое сближение и «недостающее звено»

Российско-иранское взаимодействие образует несущую опору всего коридора. В первой половине 2020-х годов оно приобрело выраженный стратегический характер, охватив транспорт, энергетику и безопасность. Центральным проектом стала железная дорога Решт—Астара — единственное недостающее звено непрерывного железнодорожного сообщения вдоль западного побережья Каспия.

Согласно достигнутым договорённостям, Россия выступает основным инвестором проекта с объёмом вложений порядка 1,6 млрд евро. Линия протяжённостью около 162 км предусматривает строительство восьми станций, десятков мостов и путепроводов; срок реализации оценивается приблизительно в 48 месяцев. К концу 2025 года было выкуплено около 95% необходимых земельных участков, а практическое начало строительных работ намечено на первую половину 2026 года. Завершение этого участка позволит сформировать сквозной железнодорожный маршрут от Санкт-Петербурга до портов Персидского залива и сократить время транзита по западной ветви ориентировочно на 40% [14]. Тем самым инфраструктурный проект приобретает прямое внешнеполитическое значение, закрепляя долгосрочное партнёрство двух государств.

Россия, Индия и поворот к Глобальному Югу

Индия была одним из инициаторов коридора и остаётся заинтересованной в его развитии как в инструменте доступа к рынкам Центральной Азии и Европы в обход Пакистана и перегруженных морских путей. По оценкам, маршрут через коридор сокращает время доставки примерно на 40%, а издержки — на 30% по сравнению с традиционным путём через Суэцкий канал [15].

Практическим проявлением сближения стало то, что с марта 2025 года Индия начала направлять грузы из порта Мундра в Центральную Азию через иранский порт Бандар-Аббас. Важную роль играет и порт Чабахар, в развитие которого Индия в 2024 году заключила десятилетний контракт. Показательна динамика товарной структуры: доля российских удобрений в индийском импорте в первой половине 2025 года выросла с 3% до 33%, что отражает переориентацию торговых потоков и взаимную заинтересованность сторон. Для России индийское направление обеспечивает выход на ёмкий рынок Южной Азии и подкрепляет внешнеполитический тезис о формировании

многополярного мира [16].

Актуальные вызовы: конкуренция маршрутов и региональные риски

Несмотря на положительную динамику, развитие коридора сопряжено с рядом вызовов. Главным конкурентом выступает Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или «Срединный коридор» (Middle Corridor), проходящий через Китай, Казахстан, акваторию Каспия, Азербайджан, Грузию и Турцию в обход России. Этот маршрут активно продвигается внешними игроками как альтернатива российским логистическим возможностям. Вместе с тем его сложная мультимодальная структура и многочисленные перевалки повышают временные и стоимостные издержки, что объективно ограничивает конкурентоспособность [17].

Серьёзным фактором неопределённости стали региональные события 2025 года. Обострение отношений между Россией и Азербайджаном поставило под вопрос темпы расширения западной ветви, а кратковременный военный конфликт вокруг Ирана продемонстрировал уязвимость южного участка коридора к политическим рискам. В этих условиях возрастает значение диверсификации: часть грузопотока может быть перенаправлена на транскаспийскую и восточную ветви, что снижает зависимость от какого-либо одного маршрута. Дополнительным ограничением остаётся вторичное санкционное давление, осложняющее привлечение финансирования и технологий [18].

Обсуждение результатов

Полученные результаты позволяют рассматривать МТК «Север—Юг» не как сумму отдельных инфраструктурных проектов, а как целостный инструмент внешней политики Российской Федерации. Анализ доктринальных документов показывает, что развитие коридора прочно встроено в логику многополярности и поворота на Восток: транспортная связность используется как средство укрепления партнёрств с незападными державами и снижения зависимости от уязвимых внешних маршрутов.

Сопоставление трёх ветвей коридора выявляет продуманную стратегию диверсификации рисков. Западная ветвь обеспечивает наибольшую пропускную способность, но политически чувствительна; транскаспийская гарантирует суверенный контроль, но ограничена инфраструктурно; восточная закрепляет связи с Центральной Азией. Сочетание трёх направлений придаёт системе устойчивость: ограничения на одном участке компенсируются перераспределением потоков на другие, что наглядно проявилось в 2025 году.

Особого внимания заслуживает роль двусторонних партнёрств. Взаимодействие с Ираном носит инфраструктурно-стратегический характер и закрепляется проектом Решт—Астара, тогда как сотрудничество с Индией придаёт коридору рыночное измерение

и подкрепляет внешнеполитический нарратив о Глобальном Юге. Тем самым коридор выполняет двойную функцию — экономического канала и инструмента политического сближения.

Вместе с тем результаты указывают и на пределы возможностей. Конкуренция со «Срединным коридором», региональная нестабильность и санкционные ограничения сохраняют дестабилизирующий потенциал. Устойчивость проекта будет зависеть от способности России выстраивать долгосрочные кооперационные механизмы и поддерживать баланс интересов участников.

Выводы

Проведённое исследование показывает, что международный транспортный коридор «Север—Юг» в первой половине 2020-х годов превратился из медленно развивавшегося инфраструктурного проекта в действенный инструмент внешней политики Российской Федерации. Его значение определяется сочетанием экономических и геополитических факторов: коридор обеспечивает переориентацию внешнеэкономических связей на Глобальный Юг, диверсификацию экспортных маршрутов и укрепление партнёрств в незападном мире.

Закрепление коридора в Концепции внешней политики, Стратегии национальной безопасности и Транспортной стратегии свидетельствует о системном и преемственном характере соответствующей государственной линии. Анализ трёх ветвей подтверждает, что Россия реализует стратегию диверсификации, при которой устойчивость целого обеспечивается взаимодополняемостью маршрутов. Ключевыми опорами коридора выступают стратегическое партнёрство с Ираном, символом которого стало строительство железной дороги Решт—Астара, и рыночное взаимодействие с Индией.

В конечном счёте МТК «Север—Юг» предстаёт как инструмент «санкционно-устойчивой» внешней политики и системообразующий элемент формирующейся Большой Евразии. От того, насколько последовательно Россия будет преодолевать инфраструктурные и политические ограничения, во многом зависят её позиции в складывающейся многополярной системе международных отношений.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Жильцов С.С. Политика России в условиях глобальной неопределённости: вызовы и возможности // Проблемы постсоветского пространства. 2023. Т. 10, № 1. С. 8–16. DOI: 10.24975/2313-8920-2023-10-1-8-16.
2. The International North—South Transport Corridor: Russia's Geoeconomic and Geopolitical Interests [Электронный ресурс] // Baku Research Institute. 2024. URL: <https://bakuresearchinstitute.org/en/the-international-north-south-transport-corridor-russias-geoeconomic-and-geopolitical-interests/> (дата обращения: 18.04.2026).
3. Geopolitics of the International North-South Transport Corridor (IN-STC) [Электронный ресурс] // Geopolitical Monitor. 2024. URL: <https://>

www.geopoliticalmonitor.com/geopolitics-of-the-international-north-south-transport-corridor-instc/ (дата обращения: 18.04.2026).

4. Концепция внешней политики Российской Федерации (утв. Указом Президента РФ от 31 марта 2023 г. № 229) [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://kremlin.ru/> (дата обращения: 18.04.2026).

5. Мамедов И.Б. Каспийский вектор транспортно-логистической политики ЕАЭС // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2021. Т. 14, № 5. С. 177–192. DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9.

6. Зонн И.С., Жильцов С.С. Каспийский меридиан: новые горизонты. М.: Эдитус, 2023. 240 с.

REFERENCES

1. Russia's Policy in Conditions of Global Uncertainty: Challenges and Opportunities [*Politika Rossii v usloviyakh global'noy neopredelennosti: vyzovy i vozmozhnosti*]. Zhiltsov S.S. // Problems of the Post-Soviet Space. 2023. Vol. 10, No. 1. Pp. 8–16. DOI: 10.24975/2313-8920-2023-10-1-8-16.

2. The International North—South Transport Corridor: Russia's Geoeconomic and Geopolitical Interests [Electronic resource] // Baku Research Institute. 2024. URL: <https://bakuresearchinstitute.org/en/the-international-north-south-transport-corridor-russias-geoeconomic-and-geopolitical-interests/> (accessed: 18.04.2026).

3. Geopolitics of the International North-South Transport Corridor (INSTC) [Electronic resource] // Geopolitical Monitor. 2024. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/geopolitics-of-the-international-north-south-transport-corridor-instc/> (accessed: 18.04.2026).

4. Foreign Policy Concept of the Russian Federation (approved by Decree of the President of the Russian Federation No. 229 of March 31, 2023) [*Kontseptsiya vneshney politiki Rossiyskoy Federatsii* (utv. Ukazom Prezidenta RF ot 31 marta 2023 g. № 229)] [Electronic resource] // President of Russia. URL: <http://kremlin.ru/> (accessed: 18.04.2026).

5. The Caspian Vector of Transport and Logistics Policy of the EAEU [*Kaspiyskiy vektor transportno-logisticheskoy politiki YEAE*]. Mamedov I.B. // Contours of Global Transformations: Politics, Economics, Law. 2021. Vol. 14, No. 5. Pp. 177–192. DOI: 10.23932/2542-0240-2021-14-5-9.

6. The Caspian Meridian: New Horizons [*Kaspiyskiy meridian: novye gorizonty*]. Zonn I.S., Zhiltsov S.S. Moscow: Editus, 2023. 240 p.