Международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» почти 25 лет – соглашение о его создании было подписано в Петербурге в 2000 году представителями России, Индии и Ирана. Затем к инициативе присоединились более 10 стран, в том числе Армения, Азербайджан, Болгария, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Оман, Сирия, Турция, Таджикистан. В 2024 году свое участие подтвердил Пакистан.

Евразийский маршрут протяженностью около 7,2 тыс. км соединяет Петербург с индийскими портами, при этом в Астрахани коридор распадается на три ветки: западную, которая проходит через Азербайджан и Иран, восточную – через Центральную Азию, и транскаспийскую – через Каспийское море. Маршрут позиционируется как альтернатива Суэцкому каналу.

И хотя соглашение было подписано еще в 2000 году, часть из планов так и осталась нереализованной, а сроки по другим регулярно сдвигаются вправо. В какой-то период проект был, кажется, и вовсе не актуален и «заброшен». Немаловажную роль в приостановке развития МТК сыграли санкции США против Ирана, из-за которых некоторые страны-участницы рекомендовали своим фирмам выйти из проекта.

Однако в последние годы, особенно в связи с продолжающейся российской специальной военной операцией (СВО) на Украине и разрастающимся ближневосточным кризисом, создающим потенциальные угрозы блокады поставок через Суэцкий канал, Ормузский пролив, значимость и важность новых направлений и маршрутов в системе «Север-Юг» выросла. Возрождению полноценного функционирования МТК способствовала и китайская инициатива «Один Пояс и Один Путь», отметила в беседе с редакцией SNG.Today старший научный сотрудник Отдела экономических исследований Института востоковедения РАН, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая Института Китая и современной Азии РАН Нелли Семенова.

У проекта появился и новый куратор – в ноябре 2024 года президент России Владимир Путин назначил вице-премьера Виталия Савельева своим спецпредставителем по развитию коридора «Север – Юг».

Насколько оправданны надежды на МТК в текущих условиях? Почему не получается задействовать весь маршрут и каковы перспективы в горизонте планирования до 2030 года? На эти вопросы эксперты отвечают почти единодушно – до полного запуска

Все права защищены

save pdf date >>> 05.12.2025

коридора еще далеко, да и сама реализация сталкивается с множеством серьезных трудностей.

Запуск всего маршрута коридора осложняет ряд политических, экономических и финансовых проблем. Среди наиболее явных – слабый потенциал торговли, недостаточно развитая инфраструктура, сложности с железнодорожным сообщением в приграничных районах, не налаженная система валютных взаиморасчетов, несогласованные нормы и правила пограничного и таможенного контроля. При более детальном анализе становится понятно, что проект тормозит диверсификация заинтересованных сторон и инвесторов.

Она добавила, что мешает реализации проекта МТК и отсутствие согласованной стратегии – различие уровней цифровой трансформации среди стран-участниц и недостаточное внедрение унифицированных систем электронного документооборота ведут к существенным сложностям в межгосударственном взаимодействии. Другой проблемой является невысокий уровень инвестиционной привлекательности: ограниченные объемы инвестиций в инфраструктурные объекты снижают заинтересованность потенциальных партнеров в участии в проекте. Наконец, свое влияние оказывают и политико-экономические факторы.

Она обратила внимание на недостаточно развитую инфраструктуру по всему маршруту, а также сложности с железнодорожным сообщением.

На всех направлениях артерии сохраняются узкие места. На западной ветке – это отрезок Решт-Астара на границе Ирана и Азербайджана, где до сих пор нет железнодорожных путей. На восточной ветке коридора не хватает мощностей на перегруз на пограничных переходах в Сарахсе, Инче–Буруне, а на транскаспийском направлении недостаточно тоннажа судов и существуют проблемы с проводкой в зимнюю навигацию, а также задержки в транзитном оформлении в портах на севере Ирана.

Отметили эксперты и экологическую составляющую. Она отодвигает на второй план экономику и политику.

Она добавила, что дополнительные преграды создают и протесты местного населения.

Все права защищены

save pdf date >>> 05.12.2025

Наконец, проблемными остаются и финансовые вопросы. Многие участники проекта МТК, включая Иран, надеются на финансирование от России, но Москва, возможно, не готова вкладывать средства в долгосрочные проекты без ясного экономического обоснования, считает старший научный сотрудник Центра центральноазиатских исследований ИКСА РАН, руководитель Сектора Центральной Азии Центра исследований постсоветских стран Комрон Рахимов. По его мнению, также санкции против Ирана и вероятное изменение приоритетов крупных держав на международной арене могут оказывать влияние на финансирование и институциональную поддержку МТК.

Несмотря на указанные трудности, потенциал коридора «Север-Юг» остается значительным. Маршрут открывает широкие возможности для стран.

По его словам, ключевое место в региональном проекте МТК «Север-Юг» отведено Ирану, так как на территории Исламской республики смыкаются сразу три ключевых маршрута коридора. Он является важнейшим связующим звеном во всей конструкции проекта.

Подключение же Пакистана к МТК «Север-Юг», как минимум пока, имеет важное репутационное значение, считает Саляев. Расширение состава участников показывает реальный интерес региональных партнеров к широкому сотрудничеству и кооперации в рамках реализации сквозного логистического проекта в целях развития всего региона.

Подключены к проекту «Север-Юг» и продвигают свои идеи также «враждующие» Армения и Азербайджан – в каком-то смысле между странами даже нарастает конкуренция. Ереван считает, что территория Армении отлично подходит для маршрута, однако в Баку настаивают, что азербайджанские дороги лучше.

В то же время Комрон Рахимов полагает, что «Зангезурский коридор», который соединяет Азербайджан с Нахичеванью и Турцией, и является стратегически важным для транспортной логистики, создает конкуренцию и может снижать заинтересованность отдельных стран в проекте «Север-Юг», поскольку они выбирают более выгодные на данный момент маршруты.

Все права защищены

save pdf date >>> 05.12.2025

Эксперт также обращает внимание на геополитическую динамику в регионе – развитие отношений между Азербайджаном и Турцией, а также их влияние на ситуацию в Южном Кавказе и Центральной Азии могут отдалить Иран и Россию, что скажется на реализации проекта МТК. Кроме того, дополнительные риски и неопределенности могут создать возможные изменения в отношениях между Россией и Турцией на фоне их стратегического соперничества в различных регионах.

МТК «Север-Юг» задумывался чуть ли не как альтернатива или ключевой конкурент Суэцкому каналу, но достижение именно такого максимального ориентира даже к 2030 году, скорее всего, будет невозможно, полагает Владимир Саляев.

Однако вполне достижимым результатом к 2030 году он считает повышение транспортной связанности стран-участниц проекта, что также позитивно скажется на объемах товарообороте и сокращении времени транспортировки грузов.

Позитивно настроен и Комрон Рахимов. Он полагает, что прежде всего важен стратегический интерес: все участники понимают, что «Север-Юг» имеет потенциал стать важным коридором для торговли, особенно в свете изменения глобальных логистических цепочек. Кроме того, активизация участия международных финансовых организаций и государств-инвесторов может помочь в привлечении необходимых ресурсов. Наконец, следует обратить внимание и на региональные инициативы, считает Рахимов. Участие других стран, заинтересованных в развитии транспортных коридоров (например, КНР, Индия), может также способствовать продвижению проекта, полагает эксперт.

Однако она подчеркивает, что для полной реализации этого потенциала страны-участницы должны обеспечить эффективное взаимодействие и направить необходимые ресурсы на развитие соответствующей инфраструктуры.

Все права защищены

save pdf date >>> 05.12.2025