

УДК 339.5:323.2
DOI 10.14258/epb202612

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ

О. Ю. Рудакова, А. В. Кривошеев, Н. М. Абрамов, Ю. Н. Назаркина

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

Изменения геополитической обстановки оказывают усиливающее влияние на транспорт и логистическую отрасль на протяжении последних нескольких лет. Это обусловлено санкционным давлением, динамикой законодательства, смещением вектора развития логистики в сторону цифровой трансформации. Несмотря на то, что логистический рынок продолжает адаптироваться к новым реалиям, прорабатывая новые доступные транспортные маршруты, обновляя материальную базу, повышая квалификацию специалистов и качество предоставляемых логистических услуг, ряд вопросов требует решений, учитывая продолжающуюся нестабильность геополитической обстановки.

Авторами рассмотрены текущее состояние и актуальные проблемы национальной и международной логистики с учетом развития логистической отрасли и торговых отношений с дружественными странами, сделана попытка обоснования перспектив развития логистики на основе статистических данных, экспертных оценок и отчетной информации основных экономических агентов в разрезе региональных и международных экономических отношений с использованием потенциала международных транспортных коридоров.

Актуальность исследования связана с реализацией национальной задачи развития транспорта, в том числе в контексте международного сотрудничества. Научная новизна заключается в приращении знаний в области применения эффективных инструментов и механизмов развития международной логистики с учетом геополитических изменений и рисков.

Ключевые слова: международная логистика, международный транспортный коридор, Евразийский экономический союз, геополитика.

INTERNATIONAL LOGISTICS IN THE CURRENT GEOPOLITICAL CHANGES

O. Yu. Rudakova, A. V. Krivosheev, N. M. Abramov, Yu. N. Nazarkina

Altai State University (Barnaul, Russia)

Changes in the geopolitical situation have been impacting the transport and logistics industries over the past few years. This is due to sanctions pressure, legislative changes, and the shift in logistics development toward digital transformation. Although the logistics market continues to adapt to new realities by developing new accessible transport routes, upgrading its facilities, improving the qualifications of specialists, and enhancing the quality of logistics services, a number of issues require solutions given the ongoing geopolitical instability.

The authors examine the current state and pressing issues of national and international logistics, taking into account the international development of the logistics industry and trade relations with friendly countries. They attempt to substantiate the prospects for the development of international logistics based on statistical data, expert assessments, and reporting information from key economic agents within the context of regional and international economic relations, leveraging the potential of international transport corridors.

The relevance of this study is linked to the implementation of the national objective of transport development, including in the context of international cooperation. Scientific novelty lies in the increase in knowledge in the field of application of effective tools and mechanisms for the development of international logistics, taking into account geopolitical changes and risks.

Keywords: international logistics, international transport corridor, Eurasian Economic Union, geopolitics.

Актуальность и проблематика исследования. Масштабные перемены в области логистики, включающие ужесточение процесса регулирования отрасли, потребности в материальном обеспечении, включая транспортные средства и оборудование, складские площади, внедрение цифровых решений с целью расширения возможностей развития на рынке электронной торговли товарами или услугами, формируют новые требования к игрокам транспортного и логистического рынка. Компании вынуждены трансформироваться в условиях расширения цифрового технологического пространства, оптимизировать цепочки поставок с учетом вновь появляющихся территориальных и правовых ограничений, непрерывно повышать компетенции своих специалистов для реализации цели развития и эффективно встраивания бизнес-процессов в новые реалии функционирования. Значимая роль в этом процессе принадлежит государственным стратегическим решениям в рамках реализации Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. через формирование, расширение и укрепление Опорной транспортной сети, развитие и расширение объема международного транзита через международные транспортные коридоры, участником которых является РФ, в частности, основной стратегический акцент смещен на развитие логистического сотрудничества в рамках действующих интеграционных объединений (например, Евразийский экономический союз — ЕАЭС) и цифровизацию транспортно-логистических и таможенных операций, эффективное обслуживание внешней торговли РФ, развитие экспорта транспортных услуг.

Вопросы международной логистики активно обсуждаются как на академическом уровне, так и экспертами, практиками, включая правовые вопросы и вопросы цифровизации. Авторы А. А. Алиев, Я. Г. Азиев, С. М. Велиев [1], В. А. Анисимов, С. В. Шкурников, А. П. Конюхов [2], Е. А. Борисова [3], Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева [4], В. Егоров, В. Штоль [5], Л. Н. Козлов [6], А. Ю. Крылатов, М. А. Федорова, А. П. Раевская [7], М. В. Кунцман, А. А. Султыгова, К. А. Евдокимова, Е. Р. Шутова [8], Е. С. Новикова, А. А. Максимов [9], О. М. Петрушина, А. С. Горина, Н. С. Горин [10], А. А. Прудникова, А. А. Тетянец [11], В. Ю. Саламатов, Е. А. Метелева, А. В. Проскурин [12], А. А. Чепков [13] уделяют внимание проблематике торговых отношений с правовой и геополитической точки зрения, в том числе на основе развития международных транспортных коридоров и внедрения цифровых технологий в транспортно-логистическую инфраструктуру.

Обобщая и продолжая научно-практическую мысль, можно отметить, что сегодня логистика в системе управления международными потоками

товаров, услуг и информации направлена на оптимизацию перемещения ресурсов между странами и регионами с целью своевременной доставки грузов потребителям с минимальными затратами и рисками.

Как правило, затраты и риски международной логистики охватывают:

- транспортные, таможенные и складские затраты, сроки поставок. Объем транспортных затрат определяется выбором оптимальных видов транспорта с учетом расстояния, скорости, стоимости доставки, характеристик груза, доступности транспортных маршрутов с учетом геополитических факторов. Таможенные затраты связаны с такими процедурами как подготовка документов, уплата пошлин и налогов, организация выполнения требований санитарного и фитосанитарного контроля. Складские затраты определяются потребностью во временном хранении товаров перед отправкой конечному покупателю;

- качество обслуживания клиентов, включая обеспечение надежности (защиты от повреждений, краж и задержек) и своевременности доставки, соответствие нормативным требованиям стран-участников процесса международной логистики, контроль качества поставок, особенно товаров со специальными требованиями к условиям хранения (медикаменты, продукты питания и др.);

- оптимальную организацию процессов, включая эффективную координацию действий участников цепочки международных поставок (производителей, перевозчиков, таможенных органов и покупателей) с целью организации их слаженной работы;

- затраты на информационные технологии и системы для организации информационных потоков о движении груза в режиме реального времени, оптимизации маршрутов и автоматизации документооборота.

Международная логистика в России: основные тенденции и ориентиры. В 2025 г. сектор международных автомобильных грузоперевозок в России характеризуется серьезным структурным кризисом и масштабным географическим переворотом. В то время как объемы торговли с азиатскими партнерами (Китай, Казахстан) стремительно растут, отечественная отрасль сталкивается с волной банкротств (к концу 2025 г. около 7000 транспортных компаний находятся на грани банкротства или ликвидации) из-за стремительного роста затрат, которые превышают тарифы на грузоперевозки. Так, средняя стоимость эксплуатации грузовика выросла до 82 рублей за км, в то время как средний тариф на грузоперевозки упал до 66 рублей за км, что делает многие поездки принципиально нерентабельными. Цены на дизельное топливо выросли

более чем на 9%, а на бензин — на 11%. Стоимость новых грузовиков (в основном китайского импорта) и запасных частей резко возросла. Высокие процентные ставки и стоимость лизинга сократили маржу, и лизинговые платежи стали непосильными для небольших перевозчиков.

Ключевые торговые маршруты и направления РФ в контексте международной логистики включают:

1. «Поворот на Восток» — доминирующая тенденция, но она сопряжена с новыми вызовами, такими как иностранная конкуренция. В отношениях Россия — Китай количество заявок на импорт из Китая автомобильным транспортом утроилось в 2025 г. по сравнению с предыдущими годами; стоимость перевозки 40-футового контейнера из Шанхая в Москву составляет приблизительно 5300 долларов США, этот маршрут имеет «премиум-цену» по сравнению с европейскими направлениями из-за высокого спроса и сложности логистики; китайские перевозчики агрессивно выходят на российский рынок, занимая до 20% доли внутреннего автомобильного транспорта, они получают выгоду от более дешевого финансирования и прямого доступа к производителям автомобилей, что снижает цены по сравнению с российскими перевозчиками.

2. В отношениях Россия — Турция, вопреки росту в 2022–2023 гг., отмечается снижение на 32% числа заявок на прямые автомобильные перевозки в Турцию в конце 2024 — начале 2025 г., что обусловлено трудностями обработки платежей (банковские санкции), переходом на морские и мультимодальные маршруты для обхода узких мест на сухопутных границах и более строгим соблюдением правил транзита.

3. Коридор Север-Юг (через Азербайджан и Иран) имеет решающее значение для обхода западных санкций, связывая Россию с Индией и Персидским заливом. Он продолжает развиваться: транзит автомобильных грузоперевозок через Азербайджан увеличился примерно на 8,8%, Россия, Азербайджан и Иран активно модернизируют инфраструктуру «Западного маршрута» (автомобильный и железнодорожный) с целью увеличения общей пропускной способности коридора до 15 млн тонн к 2026–2028 гг.^{1,2}

4. Отношения России и стран СНГ. Общий объем грузооборота между Россией и Казахстаном вырос на 3,2% (достигнув 58,3 млн т), поскольку Казахстан служит ключевым транзитным пунктом для «параллельного импорта». Количество заявок на транспортировку в Беларусь выросло на 67%³. Беларусь выступает в качестве основного узла консолидации и транзита для оставшегося небольшого количества европейских товаров и реэкспорта российских.

5. Отношения Россия и стран ЕС по-прежнему напряженные. Западная граница остается фактически закрытой для большинства российских грузовых маршрутов. Закрытие Польшей пограничных пунктов в 2025 г. отрезало ключевые магистрали, парализовав грузоперевозки и перенаправив торговые потоки по доступным направлениям⁴. Северо-западные логистические центры (Санкт-Петербург), некогда ворота в Европу, были вынуждены полностью переориентироваться на обработку внутренних грузов или транзит из коридора Север-Юг.

Общий объем рынка автомобильных перевозок в 2025 г. оценивается в 22,9 млрд долларов США. В 2026 г., по оценкам экспертов, на автомобильный рынок выйдут тысячи малых и средних российских перевозчиков, крупные игроки и иностранные (китайские) компании укрепят свой контроль. Ставки на грузоперевозки должны будут вырасти, чтобы покрыть операционный дефицит, что подстегнет инфляцию потребительских товаров. Значительные государственные инвестиции будут продолжаться в «Восточном многоугольнике» (Дальний Восток) и коридоре Север-Юг для поддержки окончательного отхода от Европы.

Сектор международных авиаперевозок в России благодаря масштабной переориентации на азиатские и «дружественные» направления, а также растущей зависимости от иностранных перевозчиков, продемонстрировал отчетливую динамику «восстановления в условиях кризиса», в то время как общий российский авиационный рынок несколько сократился из-за стагнации внутренних перевозок. Согласно предварительным данным Росавиации (Федерального агентства воздушного транспорта) и отраслевым отчетам за 2025 г., общий объем рынка (Российские перевозчики): 108,5 млн пассажиров по внутренним и международным направле-

¹ North-South Corridor to Boost Cargo Capacity to 20 Million Tons Annually // AstanaTimes.com. 5 декабря 2023. URL: <https://astanatimes.com/2023/12/north-south-corridor-to-boost-cargo-capacity-to-20-million-tons-annually> (дата обращения: 20.01.2026).

² Russia, Azerbaijan, Iran to work out plan to increase shipping via North-South corridor's western route to 15 mln tonnes // Interfax.com. 14 октября 2025. URL: <https://interfax.com/newsroom/top-stories/114270/?ysclid=ml51rh38ir807631442> (дата обращения: 20.01.2026).

³ Kazakhstan triples grain shipments through Russia // Apk-Infrom.com. 2026. URL: <https://www.apk-inform.com/en/news/1552762?ysclid=ml52awhq7y431185807> (дата обращения: 02.02.2026).

⁴ The Poland-Belarus Border Closure: Its Global Impact // SLDinfo.com. 2025. 23 октября 2025. URL: <https://sldinfo.com/2025/10/the-poland-belarus-border-closure-its-global-impact> (дата обращения: 02.02.2026).

ниям, что на 2,7% меньше по сравнению с 2024 г. (111,6 млн). При этом общее количество пассажиров, перевезенных по международным авиамаршрутам российскими авиалиниями, составило примерно 27,4 млн, только за первое полугодие международный трафик российских перевозчиков вырос примерно на 3–8%^{5,6,7}. Влияние иностранных авиаперевозчиков (Turkish Airlines, FlyDubai, Air Serbia и др.) остается значительным: они продолжили расширять свою долю рынка (23–24 млн пассажиров в/из России). С учетом иностранных перевозчиков общий объем международных пассажирских перевозок через российские аэропорты превысил 50 млн, 2025 год закрепил сдвиг международных авианаправлений от Европы к Азии, Ближнему Востоку и странам СНГ.

Несмотря на то, что Турция остается основным транзитным узлом для Европы, высокие цены и трудности с транзитом снизили спрос на 2,9% в первом полугодии 2025 г. Пассажиропоток в Таиланд вырос более чем на 12%, Россия стала основным источником туристов для Пхукета, обогнав все европейские страны. Деловые и туристические поездки в Китай резко возросли после упрощения визового режима — на 31%. Дубай и Абу-Даби укрепили свои позиции в качестве основных транзитных узлов для бизнеса и предметов роскоши для остального мира — рост на 16%. Возобновились прямые рейсы в Нячанг и другие курортные города, что сделало его самым быстрорастущим направлением отдыха — рост на 139%. Значительный рост чартерных рейсов на курорты Красного моря в Египет говорит о восстановлении этого направления на 40%^{8,9}. Устойчивый рост туристов в Казахстан, Узбекистан и Беларусь выступает важной финансовой и логистической «альтернативой» для России.

В то время как пассажирские перевозки восстановились, грузовые авиаперевозки оставались ограниченными, но демонстрировали признаки

стабилизации. Международные авиаперевозки грузов российскими авиакомпаниями достигли 63 400 т в первом полугодии 2025 г., что на 3% больше, чем годом ранее, но все еще значительно ниже уровня 2022 г. (196 000 т в первом полугодии). Основными источниками грузов являются дорогостоящие импортные товары из Китая (электроника, автозапчасти) и ОАЭ¹⁰.

Наиболее тревожной статистикой за 2025 г. стал резкий рост технических инцидентов из-за санкций, блокирующих доступ к официальным запасным частям и обновлениям программного обеспечения. К концу 2025 г. было зафиксировано более 800 инцидентов, связанных с безопасностью в полетах (неисправности оборудования, аварийные посадки, прерванные взлёты). Это примерно в четыре раза выше, чем количество инцидентов в 2024 г.^{11,12} Состояние флота требует внимания. Авиакомпании все чаще «разбирают» старые самолеты на запчасти. Нехватка исправных иностранных реактивных самолетов (Boeing/Airbus) вынуждает авиакомпании более интенсивно эксплуатировать оставшиеся самолеты, что приводит к увеличению износа. Цены на международные билеты выросли на 20–30% из-за более длинных маршрутов полетов (обход закрытого воздушного пространства) и увеличения затрат на техническое обслуживание.

В 2025 г. международный сектор грузовых авиаперевозок в России продолжил свою структурную трансформацию. Рынок перешел от глобальной экспортной модели (в которой доминируют российские тяжеловесные перевозчики, такие как «Волга-Днепр», обслуживающие весь мир) к импортоцентричной, подвижной электронной коммерцией из Китая и «параллельным импортом» через Ближний Восток.

Хотя российские авиакомпании продемонстрировали умеренный рост, иностранные пере-

⁵ Росавиация: пассажиропоток авиакомпаний РФ в 2025 году снизился на 2,7% // TACC Медиа. 2026. URL: <https://tass.ru/ekonomika/26072695> (дата обращения: 02.02.2026).

⁶ Airline Traffic Sees Passenger Flow Redistribution and Sustained Dominance of Moscow Aviation Hubs // RuAviation. 2025. URL: <https://ruavia.su/airline-traffic-sees-passenger-flow-redistribution-and-sustained-dominance-of-moscow-aviation-hubs/?ysclid=ml52lff9qr153682588> (дата обращения: 02.02.2026).

⁷ Russian Aeroflot sees international flights growth amid domestic decline // TourismReview News. URL: <https://www.tourism-review.com/russia-international-flights-increased-news14956> (дата обращения: 02.02.2026).

⁸ Новые прямые рейсы в Нячанг из России: осенью 2025 года Вьетнам станет еще ближе // TianaTours. URL: <https://tianatours.com/blog/direct-flights-to-nha-trang-from-russia.html> (дата обращения: 02.02.2026).

⁹ Vietjet Launches Direct Flights Connecting Nha Trang, Vietnam with Russia's Far East Cities of Vladivostok, Khabarovsk, and Blagoveshchensk // Travel and Tour World. URL: <https://www.travelandtourtworld.com/news/article/vietjet-launches-direct-flights-connecting-nha-trang-vietnam-with-russias-far-east-cities-of-vladivostok-khabarovsk-and-blagoveshchensk-you> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁰ Russia's Domestic and International Air Freight Volumes Show Signs Of Recovery // RUSSIA'S PIVOT TO ASIA. URL: <https://russiaspivottoasia.com/russias-domestic-and-international-air-freight-volumes-show-signs-of-recovery/> (дата обращения: 02.02.2026).

¹¹ Incidents Involving Russian Airliners Quadruple in 2025, Raising Safety Concerns // The Traveler. URL: <https://www.thetraveler.org/incidents-involving-russian-airliners-quadruple-in-2025-raising-safety-concerns> (дата обращения: 02.02.2026).

¹² AOA Anomalies on Successive Transavia Boeing 737-800 Flights // AEROSURANCE. URL: <https://aerossurance.com/safety-management/aoa-anomalies-transavia-b738> (дата обращения: 02.02.2026).

возчики доминируют в объеме международных грузоперевозок в страну. По данным Росавиации и транспортных логистических агентств, общий объем международных и внутрироссийских перевозок грузов российскими авиакомпаниями составил примерно от 520 000 до 540 000 т, что на 1,8% меньше аналогичных значений 2024 г., при этом 145 000 т приходится на международные перевозки, что на 3,5% больше объемов 2024 г.

Общий объем международных авиагрузоперевозок всеми авиакомпаниями оценивается примерно в 380 000–420 000 т. При этом иностранные авиакомпании обрабатывают значительно больший объем международных грузов в Россию, чем внутренние перевозчики, на их долю приходится почти 65–70% всего импорта воздушным транспортом.

География воздушных грузоперевозок в 2025 г. была монолитной, с сильным перекосом в сторону Азии. На Китай («мост электронной коммерции») приходилось более 75% всех международных воздушных грузоперевозок, поступающих в Россию. Ключевые рейсы из Чжэнчжоу, Чэнду и Шанхая в Москву (Шереметьево/Внуково) и Новосибирск (Толмачево) выполнялись почти на максимальной мощности. Этот объем обусловлен трансграничной электронной коммерцией (Ozon, Wildberries, AliExpress Russia). Высокорентабельные товары электроники и модной одежды перевозятся воздушным транспортом для обеспечения ожидаемой скорости доставки. Основной центр «параллельного импорта» (высокотехнологичная электроника, серверное оборудование, запасные части) — ОАЭ и Ближний Восток. Дубай служил пунктом консолидации товаров, поступающих из Европы и США, перед их переупаковкой для России. Турция оставалась ключевым транзитным пунктом, хотя объемы авиагрузоперевозок стабилизировались, поскольку грузоотправители перешли на более дешевые автомобильные перевозки для несрочных товаров.

«Девестернизация» российского флота грузовых авиаперевозок ускорила в 2025 г. из-за санкций, препятствующих техническому обслуживанию грузовых самолетов Boeing/Airbus. В связи с тем, что специализированные западные грузовые самолеты были выведены из эксплуатации или конфискованы, более 60% российских международных грузов перевозилось в грузовых отсеках пассажирских самолетов (Аэрофлот, С7).

Увеличилось использование грузовых самолетов Ил-76 и Ту-204. Авиакомпания «Волга-Днепр»

и «Авиастар-ТУ» в значительной степени полагались на эти самолеты для обслуживания Китая и Индии, поскольку они защищены от риска конфискации западными компаниями и могут обслуживаться внутри страны. Поскольку российские перевозчики не могут легко летать во многие пункты назначения из-за рисков страхования и лизинга, иностранные перевозчики (например, Sichuan Airlines, Air China, Ethiopian Airlines) диктовали цены и пропускную способность.

Тарифы на грузоперевозки остаются пока исторически высокими. Средние ставки по маршруту Китай — Москва составляют 4,50–6,00 долларов США за кг, что примерно на 20–30% выше, чем до 2022 г. Для российских авиакомпаний международные грузовые перевозки остаются одним из немногих высококорентабельных сегментов, помогая компенсировать потери на внутреннем пассажирском рынке.

Ключевые игроки логистического рынка 2025 г. — группа «Аэрофлот», «Волга-Днепр», «Скай Гейтс»/«Авиастар-ТУ». Лидер рынка по объему грузоперевозок — группа «Аэрофлот», в основном использующий грузовые отсеки пассажирских самолетов на рейсах в Азию. «Волга-Днепр» продолжила переход от глобального специалиста по тяжелым грузам к региональному логистическому игроку, эксплуатируя флот самолетов Ил-76 для промышленных проектов в России и странах СНГ. «Скай Гейтс» и «Авиастар-ТУ» — специализированные чартерные операторы, ориентированные на китайско-российский канал электронной коммерции.

В 2025 г. российский сектор международного водного транспорта продемонстрировал явный «поворот на Восток и Юг», при этом Дальневосточный бассейн стал основным двигателем роста, в то время как традиционные европейские маршруты стагнировали. Несмотря на санкции, общий объем грузооборота оставался стабильным, показав лишь незначительное снижение, а транзит по Северному морскому пути демонстрировал устойчивую активность. По данным Ассоциации морских коммерческих портов (АСОП) и Министерства транспорта за 2025 г., общий грузооборот составил 884,5 млн т, что меньше на 0,4% по сравнению с 2024 г. При этом объем экспорта составил 696,6 млн т (–0,6%), импорта — 41,2 млн т (–3,9%), транзитные грузы — 71,5 млн т (+10%), каботажный транспорт (прибрежная торговля) — 75,2 млн т (–5%)^{13,14,15}.

¹³ Грузооборот морских портов России по итогам 2025 года // Port News. URL: <https://portnews.ru/news/386844/?ysclid=ml539asf2h623206162> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁴ Russian Ports See Modest Decline in Cargo Turnover // The Caspian Post. URL: <https://caspianpost.com/economics/russian-ports-see-modest-decline-in-cargo-turnover> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁵ Cargo turnover at Russian seaports in 2025 down by 0.4% yoy to 884.5 mln tons // TASS Russian News Agency. URL: <https://tass.com/economy/2072453?ysclid=ml53dhlexj691290531> (дата обращения: 02.02.2026).

Ключевые товарные тенденции характеризуются ростом руды на 29,1% (15,9 млн т), что обусловлено спросом в Азии, удобрений — на 8,0% (45,9 млн т), экспорт которых остается высоким благодаря глобальным исключениям из требований продовольственной безопасности, угля — на 7,8% (202,9 млн т), нефти — на 2,8% (274,9 млн т) благодаря успешному перенаправлению в «дружественные» страны. Снижаются объемы транспортировки зерна на 31,1% (52,2 млн т), нефтепродуктов — на 7,7% (121,1 млн т), черных металлов — на 20,8% (23,0 млн т).

Географический сдвиг в торговых потоках очевиден в показателях российских морских бассейнов за 2025 г.: Дальний Восток — основной бенефициар «Поворота в Азию» — 252,1 млн т (+6,6%) — инфраструктура работает почти на максимальной мощности; Балтийский бассейн — 271,3 млн т (–0,6%) — стабилизация после первоначального шока 2022–2023 гг., высокий экспорт удобрений компенсировал потерю европейского контейнерного транспорта; Арктика — 87,1 млн т (–6,3%). Снижение из-за падения в Мурманске (–9,8%) и Сабетте (–0,4%)¹⁶; Азовское-Черное море (272 млн т) остается критически важным для зерна и нефти, контейнерный оборот здесь фактически рос быстрее, чем на Дальнем Востоке, по мере адаптации логистики к новым условиям; Каспийское море (8–9 млн т) — хотя объемы остаются небольшими (~1,1% от общего объема), этот бассейн имеет жизненно важное значение для Северо-Южного транспортного коридора в Иран и Индию. Северный морской путь продолжал развиваться как стратегическая альтернатива, хотя общие объемы были неоднородными. Объем транзитных грузов составил 3,2 млн т, это соответствует рекорду 2024 г., что указывает на стабильный интерес со стороны международных грузоотправителей (в основном китайских)^{17,18}.

Контейнерные перевозки — 400 000 т (увеличение в 2,6 раза по сравнению с 2024 г.). Ключевым событием стал прямой контейнерный рейс между Китаем и Великобританией через Арктику (судно Istanbul Bridge), который был завершен за 20 дней¹⁹.

Речной транспорт столкнулся с трудностями из-за ограничений инфраструктуры и конкуренции с железнодорожным транспортом. Общий объем грузоперевозок: 104,6 млн т (–3,6% по сравнению с 2024 г.). Пропускная способность речных портов: 114,8 млн т (–8,8%). Грузооборот: 57,5 млрд т-км (+1,6%)²⁰. Хотя общий тоннаж снизился, пройденное расстояние увеличилось, что указывает на необходимость более длинных маршрутов. Пассажиропоток показал «значительный рост», поскольку речной туризм (круизная индустрия) расширился, заменив ограниченные возможности международного отдыха. Российские верфи поставили 129 гражданских судов в 2025 г. «Серый флот», состоящий примерно из 93 старых танкеров, продолжает обрабатывать значительную часть экспорта нефти, обходя западные ограничения по страхованию и ценовому потолку. Общий объем российского морского контейнерного рынка сократился на 4,9% до 5,35 млн TEU. Однако Global Ports (крупный оператор) отметил восстановление в Балтийском (+4,7%) и Черноморском (+4,1%) контейнерных бассейнах, в то время как Дальний Восток перевернулся и скорректировался (–12,9%)²¹.

Международные транспортные коридоры и геополитика. В условиях геополитических трансформаций актуальными остаются вопросы формирования, развития и поддержки международных транспортных коридоров (далее — МТК) как интегрированных объединений для осуществления регулярных перемещений грузов и пассажиров между разными регионами или странами, обеспечения надежности перевозки, сокращения временных и финансовых издержек, способствуя развитию торговли, промышленности и туризма (табл. 1).

Понятие «международный транспортный коридор» представлено в Транспортной стратегии РФ до 2030 г. как совокупность маршрутов, проходящих по территориям государств и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

¹⁶ Russian seaports cargo volume edged down 0.4% Y/Y to 884.5 million tonnes in 2025 // Port News. URL: <https://en.portnews.ru/news/386852/?ysclid=ml53fhzwsf764274502> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁷ Main Results of NSR Transit Navigation in 2025 // Centre for High North Logistics. URL: <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2025> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁸ Russia and China to develop North Sea Route // Freight News. URL: <https://www.freightnews.co.za/article/russia-and-china-to-develop-north-sea-route> (дата обращения: 02.02.2026).

¹⁹ China Expands Arctic Container Shipping With Record 14 Voyages in 2025 // G Captain. URL: <https://gcaptain.com/china-expands-arctic-container-shipping-with-record-14-voyages-in-2025/> (дата обращения: 02.02.2026).

²⁰ Water transport in Russia // Transport Adviser. URL: https://tadviser.com/index.php/Article:Water_transport_in_Russia?ysclid=ml53og56wy401126140 (дата обращения: 02.02.2026).

²¹ On the eve of sanctions, the «clean» tankers of the gray fleet stand up for the transportation of Russian oil // EurAsia Dayli. URL: <https://eadaily.com/en/news/2025/02/04/on-the-eve-of-sanctions-the-clean-tankers-of-the-gray-fleet-stand-up-for-the-transportation-of-russian-oil?ysclid=ml53uqgd68707648034> (дата обращения: 02.02.2026).

Таблица 1

Структура и классификация МТК

СТРУКТУРА		
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ	ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ	ИНФОРМАТИЗАЦИЯ
Дороги, железнодорожные линии, мосты, туннели, вокзалы, терминалы и логистические комплексы	Соглашения, правила, процедуры и стандарты, регулирующие перемещение грузов и пассажиров	Системы управления грузопотоком, навигационные технологии, автоматизация процессов обработки грузов
КЛАССИФИКАЦИЯ		
ПО ГЕОГРАФИЧЕСКОМУ ПРИЗНАКУ	ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА	ПО ХАРАКТЕРУ ПЕРЕВОЗКИ
1. Север-Юг (например, Северный морской путь) 2. Запад-Восток (например, Транссибирская магистраль) 3. Диагональные направления (например, коридор Североевропейский Балтийского моря)	1. Железнодорожные 2. Автомобильные 3. Морские 4. Воздушные 5. Трубопроводные	1. Грузовые коридоры (перевозка грузов) 2. Пассажирские коридоры (перевозка пассажиров) 3. Смешанные коридоры (совмещение грузовых и пассажирских перевозок)

К международным транспортным коридорам относятся в том числе МТК «Запад — Восток» и «Север — Юг», развитие которых нацелено на обеспечение эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки, увеличения объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории РФ, роста экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов РФ²².

Развитие МТК в своем наиболее масштабном варианте рассматривается в направлении с запада на восток через создание Единой опорной транспортной сети посредством строительства новых

и реконструкции имеющихся транспортных путей по различным видам транспорта. МТК оказывают значительное влияние не только на экономическое развитие регионов и государств, но и на развитие международной логистики, способствуя увеличению объемов внешней торговли и привлечению иностранных инвестиций, улучшению транспортной доступности, развитию интеграционных процессов между странами, созданию совместных проектов и укреплению политических связей. Примером такого сотрудничества является инициатива «Один пояс, один путь» Китая, которая призвана связать Азию, Европу и Африку (рис. 1).

Маршруты «Экономического пояса Шелкового пути»

- Китай - Европа через Центральную Азию и Российскую Федерацию
- Китай - Ближний Восток через Центральную Азию
- Китай - порты Индийского океана через Юго-Восточную и Южную Азию



Маршруты «Морского Шелкового пути XXI века»

- Китайские морские порты - Южно-Китайское море - Индийский океан - Европа
- Китайские морские порты - Южно-Китайское море - страны южной части Тихого океана

Рис. 1. Организация международного сотрудничества Шелковый путь

В числе основных МТК рассматривают **Транссибирскую магистраль**, соединяющую Россию с Восточной Азией и Европой железнодорожным маршрутом; **Трансазиатскую железную дорогу**, связывающую Китай, Казахстан, Туркменистан, Иран и Азербайджан; **Северный морской путь**, обеспечивающий доступ по морю к Арктике и кратчайший маршрут между Азией и Северной Америкой; **Балтийский и Черноморский транспортные коридоры** позволяют соединить

маршруты между Россией, Европой и странами СНГ; **Транскаспийский международный транспортный маршрут**, соединяющий Центральную Азию, Кавказ и Россию с Европой и Ближним Востоком через Каспийское море; **Трансатлантический маршрут**, соединяющий Западную Африку с Европой через Атлантический океан.

В условиях перехода мировой экономики к многополярности новые международные маршруты кардинально меняют логистическую архи-

²² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

тектуру Евразии. Проектирование логистических маршрутов в обход традиционных узких мест, например, Суэцкого канала и Южных коридоров, становится стратегической задачей, особенно развитие мультимодальных маршрутов «Север — Юг» и Северного морского пути, способных обеспечить стабильность и ускорение поставок между Россией, странами Ближнего Востока, Юга и Азии.

Согласно прогнозам, к 2030–2035 гг. грузопотоки могут достичь рекордных значений по отдельным направлениям. Это подтверждает возрастающее значение данных маршрутов как ключевых артерий в системе глобальной торговли и международной логистики (табл. 2), а также фактические показатели работы транспортного комплекса в акватории Северного морского пути (табл. 3).

Таблица 2

Показатели текущих и прогнозных объемов товарооборота в МТК, млн т²³

Маршрут	Объем перевозок в 2023–2024 гг.	Прогноз до 2030–2035 гг.
МТК «Север — Юг» (восточная ветка)	1,8–2	30–35
МТК «Север — Юг» (в целом)	11,6	60–100
Северный морской путь	36–38	80

Таблица 3

Ключевые показатели работы транспортного комплекса за 2024 г. в акватории Северного морского пути²⁴

Показатель	ед. измерения	2023 г.	2024 г.	% к 2023 году
Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути, в т. ч.	млн т	36,26	37,89	104,50
• транзитные грузы	млн т	2,15	3,11	144,65
• через порты и пункты акватории Северного морского пути	млн т	34,11	34,78	101,96
Суммарная мощность морских портов в акватории Северного морского пути	млн т	40,47	47,73	117,94

МТК «Север — Юг» формально вышел из экспериментальной стадии. По маршруту запущены регулярные контейнерные сервисы, ключевые инфраструктурные элементы работают, а сроки доставки по отдельным направлениям уже сопоставимы с морскими перевозками. Тем не менее, несмотря на техническую готовность, коридор пока не стал массовым коммерческим выбором для бизнеса. Основные тенденции:

1. Дисбаланс экспорта и импорта. Устойчивый экспортный поток из России в южном направлении (лес, металлы, целлюлоза) значительно превышает импорт (товары народного потребления, оборудование, продовольствие). Дефицит контейнерного оборудования на севере России и скопление порожних контейнеров на юге (в Иране, Индии), слабая связка между участками маршрута снижает непрерывность транспортно-логистического процесса и становится причиной роста операционных затрат.

2. Развитие восточной, западной и средней ветки МТК «Север — Юг» различны. Наиболее устойчиво развивается восточная ветка через Казахстан и Туркменистан с выходом в Иран, став платформой регулярных контейнерных поездов и пилотных сервисов, в том числе благодаря введению в эксплуатацию иранского сухого порта «Априн», расположенного на пересечении коридоров Север — Юг и Восток — Запад, что способствовало сокращению сроков доставки, упрощению работы с грузами в Иран, Афганистан, Пакистан, Ирак, Турцию, Индию и Китай. Однако объемы остаются ограниченными и не формируют устойчивого грузопотока. Западная и средняя ветки коридора требуют сокращения инфраструктурных разрывов.

3. Развитие страхования, включая страхование груза на всем маршруте. По срокам и ставкам «Север — Юг» уже вплотную приблизился к deep sea, особенно для грузов с высокой добавленной стоимостью: электроники, товаров народного потребления, комплектующих. Однако выбор коридора «Север — Юг» логистическими компаниями остается ограниченным, требует активного вовлечения грузоотправителей для развития его как полноценного маршрута системного значения, а не альтернативного варианта перемещения грузов²⁵.

Несмотря на значительные преимущества, МТК сталкиваются с рядом проблем и вызовов (рис. 2).

²³ Аитова К. Международные транспортные коридоры: вызовы и перспективы. Экспертное заключение по итогам сессии Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) — 2025. URL: https://roscongress.org/materials/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

²⁴ Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период: 2024 год. Москва, 2025. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

²⁵ Маничева А. МТК Север — Юг: инфраструктура есть, бизнес пока не едет. Информационное агентство РЖД-Партнер.Ру (официальный сайт). URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/mtk-sever-yug-infrastruktura-est-biznes-poka-ne-edet/>

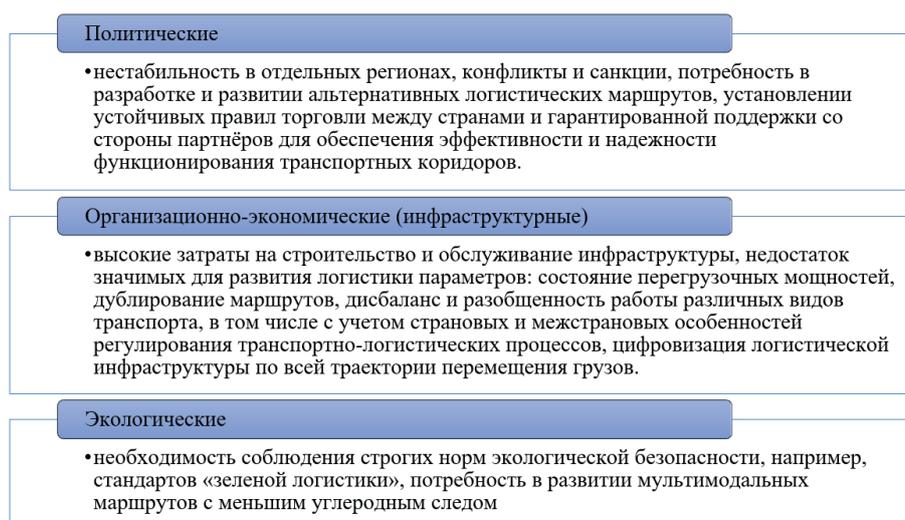


Рис. 2. Проблемы и вызовы МТК в диапазоне 2026–2030 гг. (прогноз)

Таким образом, МТК как сложное интеграционное образование требует времени и тщательной технической и организационно-правовой подготовки, а также учета и решения проблемных аспектов.

Курс на ЕАЭС и цифровизация логистики. Важнейшим направлением развития международной логистики РФ рассматривается евразийская экономическая интеграция, создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов Евразийского экономического союза в направлениях Восток — Запад и Север —

Юг в рамках продвижения идеи формирования контура Большой Евразии, реализации транспортного потенциала и цифровизации транспортно-логистической инфраструктуры²⁶. Итогами совершенствования нормативной правовой базы сотрудничества РФ в сфере транспорта с зарубежными странами по данным отчета Минтранс за 2024 г. стали подписанные, одобренные, утвержденные и ратифицированные 64 международных документа, ключевые из которых напрямую связаны с развитием МТК (рис. 3).

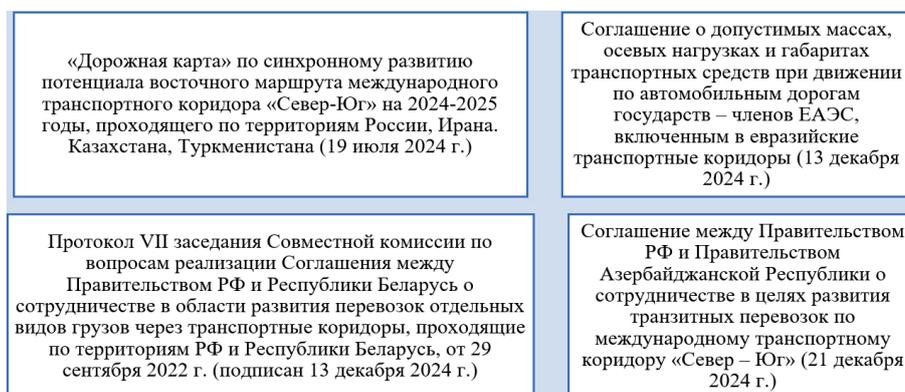


Рис. 3. Правовые результаты сотрудничества РФ в сфере транспорта с зарубежными странами (выборочно, в контексте МТК)²⁷

В ходе решения задачи «Ускоренное развитие участков МТК, проходящих через Россию» в 2024–2025 гг. результатом реализации мероприятий по улучшению инфраструктуры пассажирских зон автодорожных пропускных пунктов, введения ста-

ционарных комплексов инспекции и досмотра транспорта, автоматизированной системы учета выполнения работ (АСУР), резервирования даты и времени проезда грузовых транспортных средств к автомобильным пунктам пропуска через государственную

²⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».

²⁷ Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Отчетный период: 2024 год. Москва, 2025. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>

границу РФ, подключения к Государственной информационной системе электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), системы информирова-

ния водителей «Время в пути», обеспечило рост доли функционирующих пунктов пропуска, соответствующих нормативным требованиям, до 66% (табл. 4).

Таблица 4

Грузооборот в пунктах пропуска стран-участников ЕАЭС через таможенную границу²⁸

Пункты пропуска через границу по видам	Год	Количество пунктов пропуска (действующие/не действующие)	Объем перемещенных товаров (тыс. т, брутто)	
			Импорт	Экспорт
Республика Армения	2023	7 / 1	3284	1010,9
	2024	8	4938	1214
Автомобильные	2023	4 / 1	3346,6	826,2
	2024	5	4252	867
Железнодорожные	2023	1 / 0	726,9	432,4
	2024	1 / 0	652	324
Воздушные	2023	2 / 0	10,8	26,1
	2024	2 / 0	34	23
Республика Беларусь	2021	51 / 8	24006,0	76780,7
Автомобильные	2021	26 / 7	15227,7	16560,6
Железнодорожные	2021	15 / 1	8770,8	60216,5
Воздушные	2021	7 / 0	7,5	3,6
Речные	2021	3 / 0	-	-
Республика Казахстан	41 / 0	14697,630	46389,142	41 / 0
Автомобильные	2021	14 / 0	3064,513	1854,493
Железнодорожные	2021	6 / 0	6024,830	37435,919
Воздушные	2021	19 / 0	109,195	4,544
Морские	2021	3 / 0	998*/998**	245000/5100**
Смешанные	2021	-	151,016	2004,04
Республика Кыргызстан	2023	15 / 11	1555,062	1854,332
	2024	17 / 11	2403,2	3476,06
Автомобильные	2023	8 / 9	1457,760	1160,633
	2024	10 / 9	2241,07	2302,6
Железнодорожные	2023	4 / 0	69,546	675,271
	2024	4 / 0	131,33	1001,18
Воздушные	2023	3 / 2	27,756	18,428
	2024	3 / 2	30,8	172,28
Российская Федерация	2023	244 / 54	79350,010	830138,199
	2024	243 / 54	69625201,3	829419093
Автомобильные	2023	64 / 19	1357,734	11302,455
	2024	62 / 19	12195685,37	8613554,54
Железнодорожные	2023	3 / 7	0055,247	66723,767
	2024	33 / 7	9984197,04	61782459,
Воздушные	2023	81 / 9	296,422	80,987
	2024	84 / 7	841485,94	546839,4
Пешеходные	2023	1 / 1		
	2024	1 / 1		
Морские	2023	57 / 11	47370,056	751493,269
	2024	55 / 12	46452309,4	757945000,4

²⁸ Банных И. Н. Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза на 01.01.2025 год. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20250101.pdf.

Окончание таблицы 4

Пункты пропуска через границу по видам	Год	Количество пунктов пропуска (действующие/не действующие)	Объем перемещенных товаров (тыс. т, брутто)	
			Импорт	Экспорт
Озерные	2023	0 / 1	-	-
	2024	0 / 1	-	-
Речные	2023	2 / 2	53,147	170,814
	2024	2 / 2	69450,45	38381,46
Смешанные	2023	6 / 4	217,403	366,905
	2024	6 / 4	81983,1	492857,98

Для управления цепями поставок активно внедряются цифровые решения, такие как облачные сервисы, аналитические платформы, мобильные приложения и интеллектуальные системы анализа больших данных. По оценкам экспертов, цифровизация логистики способна увеличить пропускную способность железных дорог на 40%, снизить себестоимость перевозок на 30%, увеличить производительность транспорта к 2030 г. на 20%^{29,30}.

В управлении взаимоотношениями с клиентами становятся незаменимыми **CRM-системы**, в оптимальной организации финансовых отношений и управлении ресурсами — **ERP-системы**, в управлении транспортом и логистическими операциями — **TMS-системы**. Это формирует новые риски,

обусловленные проблемами адаптации не только к условиям геополитических изменений, но и к цифровой трансформации внешней среды, требующих новых решений, обучения персонала, дополнительных инвестиций и времени, успешное преодоление которых открывает новые возможности для роста и развития в рамках международной логистики. Распространение цифровых технологий и реализация стратегических направлений развития транспорта трансформируют и расширяют возможности и риски цепей поставок, применяемых в зависимости от типа бизнеса, географии и масштабов компании, смещая акценты в сторону реализации принципа «just-in-time» и цифровизации операций (табл. 5).

Таблица 5

Трансформация цепей поставок в международной логистике

Виды цепей поставок	Преимущества	Недостатки
Прямая Минимальное количество промежуточных звеньев между производителем и конечным потребителем Применяется крупными корпорациями, имеющими развитую собственную сбытовую сеть	Низкий уровень издержек на каждом этапе Быстрая реакция на изменения спроса Высокий уровень контроля над процессом	Ограниченный доступ к региональным рынкам Большие инвестиции в развитие собственной инфраструктуры
Косвенная Наличие посредников между производителем и конечным потребителем (дистрибьюторов, оптовых посредников, ритейлеров)	Широкий географический охват Экономия собственных инвестиций в развитие инфраструктуры	Потеря части доходов вследствие комиссии посредникам Ослабление контроля качества услуг
Смешанные сочетает черты как прямых, так и косвенных каналов	Гибкость и адаптация к различным сегментам рынка Возможности быстрого расширения доли рынка	Снижение степени контроля над отдельными сегментами рынка Затраты на поддержку обоих направлений одновременно
По принципу «just-in-time» Минимальные запасы на производстве и максимальное сокращение временных интервалов между поступлением заказов и их исполнением В отраслях с коротким жизненным циклом продукции и высокой степенью конкуренции.	Сокращение затрат на хранение запасов Быстрое реагирование на изменения спроса	Требует точной настройки процессов и точного расчета объемов заказа Завышены риски сбоя поставок и нехватки сырья
Электронные цепи поставок Цифровизация и использование интернет-ресурсов для организации полного цикла продаж	Расширение клиентской базы Повышение прозрачности сделок и упрощение контроля за движением товаров	Риск кибератак и утечки конфиденциальной информации Неравномерность проникновения Интернета в отдельных регионах

²⁹ В ВШЭ считают, что цифровизация транспорта поможет реализовать транзитный потенциал России. URL: <https://tass.ru/ekonomika/11176601>.

³⁰ Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 02.05.2021).

В 2025 г. цифровая трансформация логистики вышла на новый уровень, затрагивая все — от складов и терминалов до пассажирских и грузовых перевозок, на основе внедрения электронного документооборота и современных способов оплаты, развития систем позиционирования на базе ГЛОНАСС.

До недавнего времени цифровые сервисы в транспортной отрасли развивались разрознен-

но, что мешало обмену информацией и замедляло процессы. Чтобы устранить эти барьеры на пути к цифровизации международной логистики, а также сформировать **единое цифровое пространство перевозок** и обеспечить технологическую независимость, создана **Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа (НЦТЛП)** — единая государственная экосистема для всех участников рынка (рис. 4).

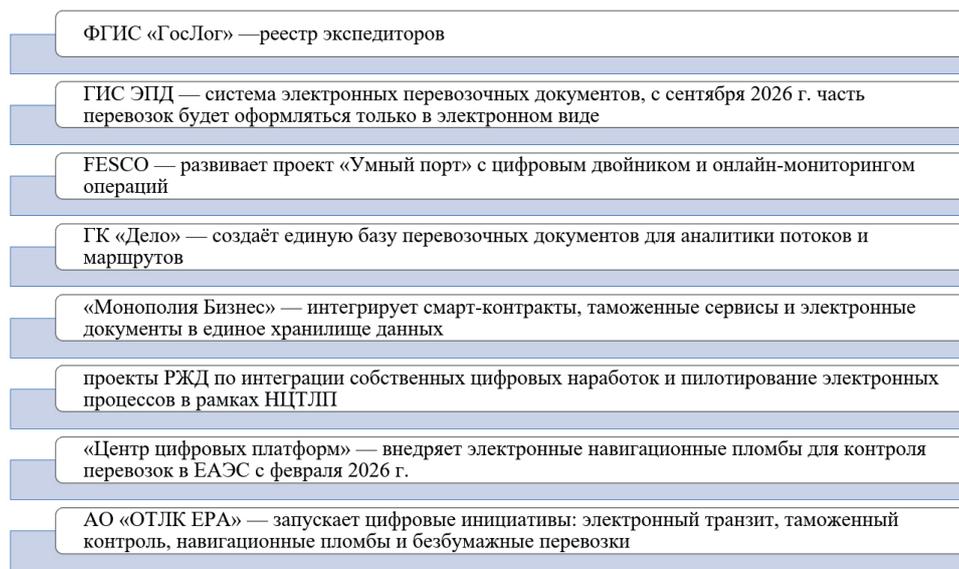


Рис. 4. Проектная основа интеграции международной логистики с НЦТЛП

Выводы. Результаты исследования показали существенное влияние геополитических изменений, нормативно-правовой базы и цифровой трансформации на развитие международной логистики в России. Несмотря на активное развитие инфраструктуры, остаются нерешенными проблемы нестабильности мирового рынка. В качестве важнейшего определяющего фактора развития международной логистики остаются международные транспортные коридоры, качество их инфраструктуры, правовое и организационно-техническое обеспечение, в том числе сотрудничество в рамках Евразийского экономического сою-

за и цифровизация логистических процессов. Меры государственной поддержки в области развития международной логистики, ориентированные на модернизацию транспортной инфраструктуры способствуют повышению ее конкурентоспособности, но требуется дальнейшее укрепление межгосударственных отношений с дружественными странами, комплексность в решении проблем международной логистики, включая совершенствование нормативно-правовой базы, улучшение координации деятельности участников рынка и активизацию потенциала международных транспортных коридоров.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Алиев А. А., Азиев Я. Г., Велиев С. М. Основные преимущества и перспективы международного транспортного коридора «Север Юг» // Теория и практика современной науки. 2025. № 3 (117). С. 20–23.
2. Анисимов В. А., Шкурников С. В., Конюхов А. П. Интеграция инфраструктуры международных транспортных коридоров «Север — Юг» и Северный морской путь // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2025. № 3. С. 676–874.
3. Борисова Е. А. Сложности переориентации внешней торговли России с запада на восток: логистика и транспорт // Восточная аналитика. 2025. № 2. С. 9–24.
4. Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М., 2018. С. 4.

5. Егоров В., Штоль В. Транспортные коридоры. Геополитический аспект // *Международная жизнь*. 2021. №9. С. 20–33.
6. Козлов Л. Н. О приоритетах в формировании и развитии международных транспортных коридоров // *Евразийская Экономическая Интеграция*. 2009. №4 (5). С. 121–135.
7. Крылатов А. Ю., Федорова М. А., Раевская А. П. Оценка влияния международного транспортного коридора «Север-Юг» на транзитное время движения региональных и мировых грузопотоков // *Экономика региона*. 2025. №2. С. 332–348.
8. Кунцман М. В., Султыгова А. А., Евдокимова К. А., Шутова Е. Р. К вопросу развития магистральных коридоров России // *Экономика и бизнес: теория и практика*. 2025. №4 (122). С. 218–222.
9. Новикова Е. С., Максимов А. А. Будущее транспортных коридоров Россия-Азия: проблемы и перспективы международного транспортного коридора «Север — Юг» // *Вестник ГУУ*. 2025. №6. С. 104–117.
10. Петрушина О. М., Горина А. С., Горин Н. С. Развитие международного транспортного коридора «Север — Юг»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации // *ЕГИ*. 2025. №2 (58). С. 371–376.
11. Прудникова А. А., Тетянец А. А. Перспективы развития международных транспортных коридоров на территории России в условиях санкционного давления // *Мировая экономика и мировые финансы*. 2025. №3. С. 29–38.
12. Саламатов В. Ю., Метелева Е. А., Проскурин А. В. Интеграция северного морского пути с международными транспортными коридорами // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2025. №7. С. 7–27.
13. Чепков А. А. Перспективы развития транспортных проектов Евразийского экономического союза и методы их научного анализа и мониторинга // *Вестник ГУУ*. 2025. №1. С. 130–142.

REFERENCES

1. Aliev A. A., Aziev Ya. G., Veliev S. M. The Main Advantages and Prospects of the North-South International Transport Corridor. *Theory and Practice of Modern Science*. 2025. No. 3 (117). Pp. 20–23.
2. Anisimov V. A., Shkurnikov S. V., Konyukhov A. P. Integration of the Infrastructure of the North-South International Transport Corridors and the Northern Sea Route. *Bulletin of the St. Petersburg University of Railway Engineering*. 2025. No. 3. Pp. 676–874.
3. Borisova E. A. The Difficulties of Reorienting Russia's Foreign Trade from West to East: Logistics and Transport. *Eastern Analytics*. 2025. No. 2. Pp. 9–24.
4. Vardomsky L. B., Turaeva M. O. Development of Transport Corridors in the Post-Soviet Space in the Context of Modern Geopolitical and Economic Challenges (research report). Moscow, 2018. P. 4.
5. Egorov V., Shtol V. Transport Corridors. Geopolitical Aspect. *International Affairs*. 2021. No. 9. Pp. 20–33.
6. Kozlov L. N. On Priorities in the Formation and Development of International Transport Corridors. *Eurasian Economic Integration*. 2009. No. 4 (5). Pp. 121–135.
7. Krylatov A. Yu., Fedorova M. A., Raevskaya A. P. Assessing the Impact of the North-South International Transport Corridor on the Transit Time of Regional and Global Freight Flows. *Regional Economy*. 2025. No. 2. Pp. 332–348.
8. Kuntsman M. V., Sultygova A. A., Evdokimova K. A., Shutova E. R. On the Development of Russia's Main Corridors. *Economics and Business: Theory and Practice*. 2025. No. 4 (122). Pp. 218–222.
9. Novikova E. S., Maksimov A. A. The Future of Russia-Asia Transport Corridors: Problems and Prospects of the North-South International Transport Corridor. *Vestnik GUU*. 2025. No. 6. Pp. 104–117.
10. Petrushina O. M., Gorina A. S., Gorin N. S. Development of the North-South International Transport Corridor: Current State, Dynamics, and Modernization Prospects. *EGI*. 2025. No. 2 (58). Pp. 371–376.
11. Prudnikova A. A., Tetyanetz A. A. Prospects for the Development of International Transport Corridors in Russia under Sanctions Pressure. *Global Economy and Global Finance*. 2025. No. 3. Pp. 29–38.
12. Salamatov V. Yu., Meteleva E. A., Proskurin A. V. Integration of the Northern Sea Route with International Transport Corridors. *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2025. No. 7. Pp. 7–27.
13. Chepkov A. A. Prospects for the Development of Transport Projects of the Eurasian Economic Union and Methods of Their Scientific Analysis and Monitoring. *Bulletin of the State University of Management*. 2025. No. 1. Pp. 130–142.

Поступила в редакцию: 04.02.2026.

Принята к печати: 05.03.2026.