

Научная статья

10.54220/v.rsue.1991-0533.2026.94.2.002

УДК 658.7.01

ЗНАЧЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ

Беляев В. В.^{1*}¹ *Российский экономический университет
имени Г. В. Плеханова, Тульский филиал,**Россия, Тула*** pochtabelyaev@mail.ru*

Аннотация. *Введение.* В статье исследуются проблемы логистической интеграции в международных транспортных системах, современным структурным каркасом которых выступают международные транспортные коридоры. Отмечается, что их функционирование оказывает влияние на экономические и логистические показатели как отдельных участников внешнеэкономической деятельности, так и национальных экономик в целом. *Материалы и методы.* Исследование основано на анализе научных публикаций и современных подходов к функционированию международных транспортно-логистических систем, а также на обобщении практик организации трансграничных логистических процессов. *Результаты исследования.* Установлено, что международные транспортно-логистические системы формируют основу глобального товародвижения, обеспечивая взаимодействие территориально удаленных экономик и способствуя развитию внешней торговли. Показано, что развитие устойчивой инфраструктуры транспортных коридоров способствует повышению уровня логистической интеграции мировых рынков. Выделены ключевые тенденции развития международных транспортных коридоров, включая рост объемов перевозок, усиление взаимодействия различных видов транспорта и повышение требований к качеству логистических услуг. *Обсуждение и заключение.* Цифровая трансформация транспортно-логистической сферы рассматривается как фактор повышения эффективности функционирования международных транспортных систем и уровня их безопасности. На основе анализа особенностей трансграничных логистических сетей определены приоритетные направления развития международных транспортных коридоров, ориентированные на повышение их интеграционного потенциала и результативности в условиях глобальной экономики.

Ключевые слова: международные транспортно-логистические системы, грузовые потоки, транспорт, логистика, международные транспортные коридоры, цифровые технологии, санкции, логистическая интеграция.

Для цитирования: Беляев В. В. Значение и перспективы развития международных транспортных коридоров в условиях геополитических изменений. *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ).* 2026;2(33):26-39. DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533. 2026.94.2.002.

Research article

JEL F02 F13 L91 R40

**THE IMPORTANCE AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT
OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS
IN THE CONTEXT OF GEOPOLITICAL CHANGES**

Belyaev V.^{1*}

¹ *Plekhanov Russian University of Economics,
Tula Branch,
Tula, Russia*

* *pochtabelyaev@mail.ru*

Abstract. *Introduction.* The article examines the problems of logistics integration in international transport systems, the modern structural framework of which is represented by international transport corridors. It is noted that their functioning influences the economic and logistics indicators of both individual participants in foreign economic activity and national economies as a whole. *Materials and methods.* The study is based on the analysis of scientific publications and modern approaches to the functioning of international transport and logistics systems, as well as on the generalization of practices for organizing cross-border logistics processes. *Research results.* It has been established that international transport and logistics systems form the basis for global goods movement, ensuring the interaction of geographically remote economies and facilitating the development of foreign trade. It is shown that the development of sustainable infrastructure of transport corridors contributes to an increase in the level of logistics integration of world markets. Key trends in the development of international transport corridors are highlighted, including the growth of transportation volumes, increased interaction between various modes of transport and stricter requirements for the quality of logistics services. *Discussion and conclusion.* The digital transformation of the transport and logistics sector is considered a factor in increasing the efficiency and security of international transport systems. Based on an analysis of the characteristics of cross-border logistics networks, priority areas for the development of international transport corridors have been identified, aimed at increasing their integration potential and effectiveness in a global economy.

Keywords: international transport and logistics systems, freight flows, transport, logistics, international transport corridors, digital technologies, sanctions, logistics integration.

For citation: Belyaev V. The Importance and Prospects for the Development of International Transport Corridors in the Context of Geopolitical Changes. *Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH)*. 2026;2(33):26-39. DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2026.94.2.002.

Введение

Современные международные транспортно-логистические системы (МТЛС) являются основой глобального товародвижения, позволяя странам эффективно обмениваться товарами и услугами, повышать уровень интеграции мировых рынков и обеспечивать устойчивый экономический рост.

Одной из основных форм существования международных транспортно-логистических систем в настоящее время являются международные транспортные коридоры (МТК).

Подходы, рассматриваемые в отечественной и зарубежной литературе, позволяют сделать вывод, что все имеющиеся понятия сводятся практически к одной роли

функционирования МТК, которая заключается в обеспечении экспортно-импортных перевозок и международного транзита. Все прочие функции выступают скорее сопутствующим мультипликативным результатом, возникающим при взаимодействии международных и внутренних транспортных коридоров.

Современные тенденции развития международных транспортных коридоров заключаются в увеличении объема перевозок, росте конкуренции среди разных видов транспорта и повышении требований к качеству предоставляемых услуг. Транспортировка становится важной частью цепочки поставок продукции, оказывая влияние на издержки производства и конечную цену товара.

Одним из важнейших факторов успеха в международном товародвижении выступает высокая степень интеграции всех звеньев цепи поставки, включая производителей, посредников и потребителей.

Целью исследования, представленного в статье, является изучение современных особенностей функционирования трансграничных логистических сетей с точки зрения удовлетворения потребностей внешней торговли и выделение приоритетных направлений дальнейшего развития международных транспортных коридоров.

Объектом исследования являются международные транспортные коридоры различного типа, включающие автомобильные дороги, железные дороги, морские линии и воздушный транспорт. Предмет исследования охватывает экономические и логистические показатели работы транспортных коридоров, объемы и структуру перевозок, оценку рисков и выявление возможностей для увеличения эффективности международных торговых операций.

Материал и методы

В современных экономических условиях актуальность исследования проблематики внедрения современных цифровых

технологий в международных транспортно-логистических системах обусловлена растущей конкуренцией на рынке транспортных услуг, необходимостью модернизации существующей инфраструктуры и внедрением инновационных подходов к управлению международными цепочками поставок.

Проведенное исследование позволяет определить степень готовности современной транспортной сети к внешнеторговым перевозкам и стратегические направления развития международных транспортно-логистических систем. В свою очередь, международные транспортные коридоры в настоящее время играют ключевую роль в обеспечении связей между различными регионами мира, поддерживая мировую торговлю и экономику.

Формирование и развитие устойчивых с логистической точки зрения грузовых потоков в современных международных системах товародвижения создает необходимые предпосылки для построения сбалансированного каркаса мультимодальных транспортных коридоров, способствующего ускорению торговых операций и снижению затрат на доставку товаров конечным потребителям.

Для изучения экономических, логистических показателей работы и объемов перевозок в современных международных транспортных коридорах используются различные научные подходы и базы данных. К методам исследования относятся анализ статистических данных, метод сопоставления и сравнительного анализа, графическое моделирование процессов в международных транспортно-логистических системах.

Методологической базой исследования выступают научные публикации литературы по рассматриваемой теме, отчеты российских и международных организаций, базы данных и официальных публикаций государственных органов.

Информационной базой исследования послужили также результаты исследований экспертных, консалтинговых агентств, независимых научно-исследовательских центров, в частности SeaNews, ТАСС, Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Полученные результаты позволяют сделать объективные выводы относительно современного состояния международных транспортных коридоров и возможных путей их усовершенствования.

В исследованиях [1, 2, 4, 5, 6] отмечается, что для международных транспортно-логистических систем характерно оказание комплексных логистических услуг, поскольку они представляют собой неотъемлемую часть управления циклом внешне-торгового товародвижения. Логистическая деятельность в данном случае включает транспортные, складские, информационные, таможенные и другие виды услуг.

В работах [10, 12, 13] рассматриваются характеристики современных международных транспортных коридоров, обосновывается значение функционирования этих коридоров для экономики России. Отмечается, что на современном этапе даже в условиях существующих санкционных мер развитие глобальных экономических систем непосредственно связано с развитием показателей работы международных транспортных коридоров.

В работах [9, 11] исследуется влияние современных экономических санкций на развитие Международного транспортного коридора «Север-Юг» в рамках инфраструктурной транспортно-логистической системы, соединяющей Индию, Иран, Россию и другие евразийские страны. Обосновывается, что подобные инфраструктурные проекты в условиях санкций имеют ограниченные перспективы развития, инвестиционные потоки по их финансированию серьезно ограничены, а институциональная консолидация коридора затруднена.

Однако даже в такой ситуации организации, задействованные в поддержании международных грузовых потоков, пытаются использовать эти ограничения для изменения цепочек поставок, диверсификации торговых каналов и поиска механизмов, устойчивых к санкциям.

Статьи [3, 8] посвящены перспективам развития международного транспортного коридора «Север-Юг» в условиях современной геополитической нестабильности и санкционного давления. Рассматривается роль коридора как ключевого инструмента диверсификации внешнеэкономических связей России, Индии и Ирана, а также его значение для стран Центральной Азии и Закавказья.

Рассмотренные работы позволяют сделать вывод о том, что, хотя на функционирование международных транспортно-логистических систем существенное влияние оказывает современная геополитическая обстановка, тем не менее существуют и иные факторы, которые необходимо учитывать в рамках решения задач логистической интеграции в международных транспортных коридорах.

Исходя из сказанного, можно утверждать, что МТК представляет собой единение трех элементов, представленных на рисунке 1. В настоящее время можно выделить следующие, наиболее значимые для России международные транспортные коридоры, к основным из которых относятся:

- Северный морской путь;
- Север-Юг;
- Транссибирская железнодорожная магистраль.

Эффективность функционирования указанных МТК определяется совокупностью экономических показателей, таких как: количество новых рабочих мест, налоговые поступления, себестоимость доставки, объемы перевезенных грузов, а также уровнем развития логистической инфраструктуры.



Рисунок 1 – Основные элементы международных транспортно-логистических систем [13]

Figure 1 – Key elements of international transport and logistics systems [13]

В целом, если говорить об МТК как о международных транспортно-логистических системах, то можно выделить ряд

следующих задач, решаемых в рамках функционирования МТК, представленных на рисунке 2.

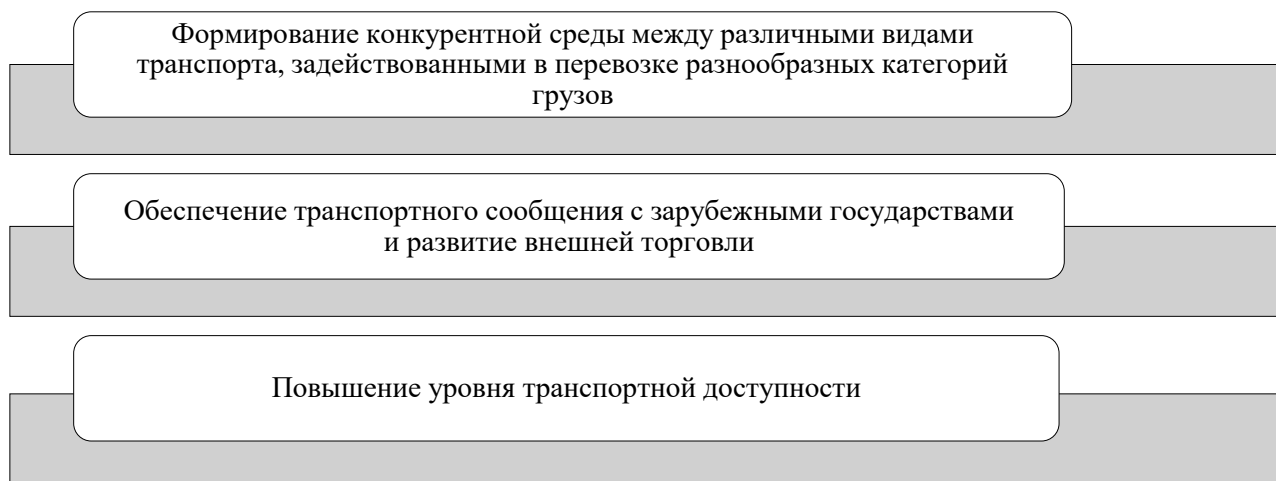


Рисунок 2 – Основные задачи логистической интеграции в международных транспортных коридорах [13]

Figure 2 – Key objectives of logistics integration in international transport corridors [13]

Современные тенденции развития международных транспортных коридоров заключаются в поиске способов увеличения объема перевозок, усиления взаимодействия и интеграции между вовлеченными в процесс доставки видами транспорта, а также повышения требований к

качеству предоставляемых услуг. При этом сама по себе транспортировка как одна из логистических операций становится важной частью международной цепочки поставок продукции, что оказывает влияние на совокупные издержки товародвижения и конечную цену товара.

Одним из важнейших факторов развития международного товародвижения выступает высокая степень интеграции всех звеньев цепи поставки, включая производителей, посредников и конечных потребителей. Кроме того, функционирование международных транспортно-логистических систем и коридоров оказывает существенное влияние на региональную и мировую экономику.

В последние годы отмечалось увеличение объема перевозок через указанные выше транспортные коридоры. В частности, грузооборот Северного морского пути возрастал на фоне освоения богатых природных ресурсов российского Севера и Дальнего Востока. Увеличивались и объемы транзитных перевозок по Транссибу, чему способствовало развитие экспорта в Россию продукции китайской промышленности, а также расширение евразийской кооперации и интеграции.

Представим следующие результаты исследования функционирования основных международных транспортных коридоров, имеющих важное значение с точки зрения логистической интеграции для экономики России.

Результаты исследования

Эффективность работы любого транспортного коридора определяется множеством логистических показателей, таких как, в частности, объем перевозок, продолжительность доставки, частота рейсов, сохранность грузов и соблюдение сроков поставок.

Представленные в таблице 1 и на рисунке 3 показатели отражают довольно существенный прирост объема перевезенных грузов по некоторым международным транспортным коридорам, в частности восточной ветке МТК «Север-Юг», всему коридору в целом, а также Северному морскому пути.

Таблица 1 – Показатели работы российских международных транспортных коридоров, млн т [10]

Table 1 – Performance indicators of Russian international transport corridors, million tons [10]

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	80-90

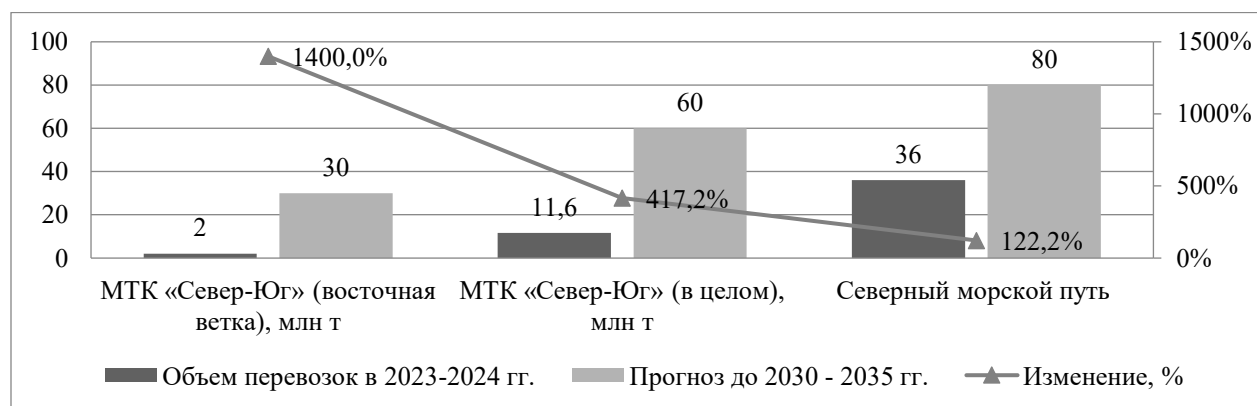


Рисунок 3 – Динамика показателей работы российских МТК, млн т [10]

Figure 3 – Dynamics of performance indicators of Russian international transport corridors, million tons [10]

Важно отметить, что Россия располагается на важнейшем географическом направлении, что дает ей возможность формировать на своей территории устойчивые транспортные маршруты, связывающие Европу и Азию и обеспечивающие перевозку грузов между этими регионами путем использования МТК.

Учитывая значимость МТК и влияние внешних факторов на их функционирование, целесообразно перейти к рассмотрению основных МТК, функционирующих на территории РФ на современном этапе развития.

Рассмотрим основные экономические характеристики работы указанных выше международных транспортных коридоров.

1. Северный морской путь (СМП) и Северный морской транспортный коридор (СМТК).

По данным последних отчетов, средний показатель грузооборота по СМП составил порядка 38 млн т ежегодно. Основные товары, транспортируемые через этот коридор, – нефть, газ, уголь, руда и продукты переработки. Преимуществом СМП является экономия времени и снижение расходов на топливо за счет короткого пути. Вместе с тем эксплуатация этого маршрута связана с высокими расходами на содержание специализированного ледокольного флота и поддерживающей инфраструктуры [10, 12].

В настоящее время Северный морской путь структурно входит в Северный морской транспортный коридор, который проходит вдоль северного побережья РФ и обеспечивает значительно более короткий маршрут между Азией и Европой по сравнению с традиционными южными направлениями. В условиях меняющейся мировой обстановки и перестройки логистики под влиянием санкций Северный морской путь становится стратегически важным, особенно в обеспечении транспортной связи между Китаем и Россией.

Согласно открытым источникам уже на современном этапе развития ежегодно через этот участок Арктики перевозится не менее 34,1 млн т грузов. По маршруту проходят контейнерные, навалочные, генеральные и даже проектные грузы [10].

2. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб, Восточный полигон).

Ежегодный объем перевозок по транссибирскому направлению составляет около 110 млн т, причем большая доля приходится на контейнерные перевозки. Основными грузами здесь выступают продукция машиностроительной отрасли, лес, металл, химические вещества и продовольствие.

Перевозчики отмечают высокий спрос на российские зерновые культуры и продукцию деревопереработки. Основной проблемой остается низкая пропускная способность дороги, вызванная устаревшей технической базой и необходимостью инвестиций в обновление инфраструктуры.

3. Международный транспортный коридор «Север-Юг».

Потенциал данного коридора довольно большой, что обусловлено не только геополитическими сдвигами, но и стремлением стран Евразии к диверсификации транспортных связей и растущим товарооборотом между Россией, Индией и странами Персидского залива. Поставка товаров по МТК «Север-Юг» позволяет сократить сроки доставки до 16-24 суток вместо 30-45 дней по южному морскому пути. Кроме того, интерес со стороны иностранных перевозчиков и запуск регулярных контейнерных сервисов по МТК «Север-Юг» также подтверждают востребованность указанного маршрута [16, 17].

Для проведения сравнительного статистического анализа прошлых, текущих и прогнозных объемов перевезенных грузов по рассматриваемым выше МТК воспользуемся данными соответственно за 2022 г., 2025 г. и 2030 г. (рис. 4).

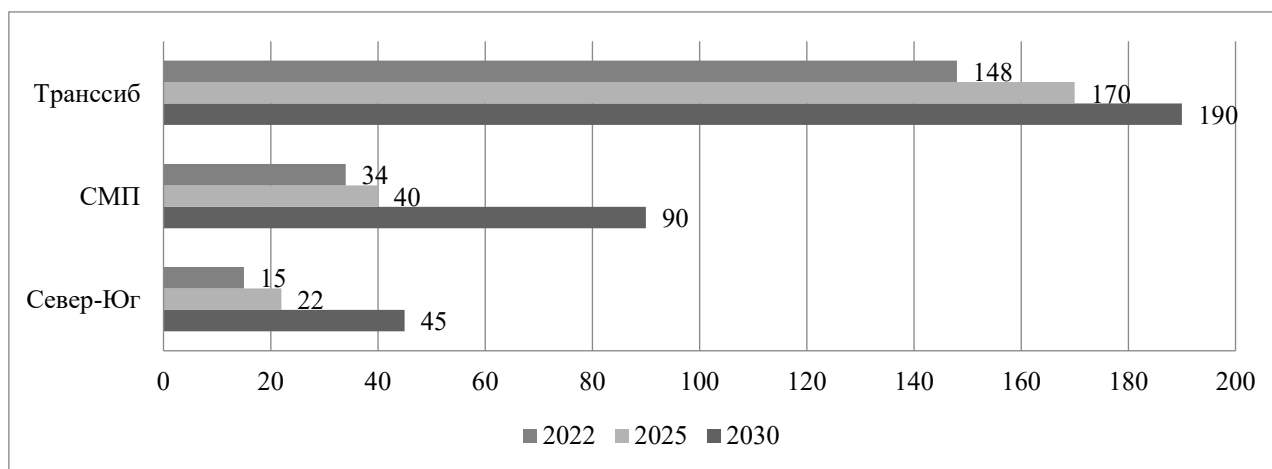


Рисунок 4 – Сравнительный анализ текущих и прогнозируемых показателей объема перевезенных грузов по российским МТК по базовому сценарию, млн т [16]
Figure 4 – Comparative analysis of current and projected freight volumes across Russian international transport corridors under the baseline scenario, million tons [16]

Данные за 2022 г. и 2025 г. взяты из статистических сведений по фактически выполненной грузовой работе [16]. В свою очередь, прогнозные значения объемов перевезенных грузов по рассматриваемым российским МТК по базовому сценарию получены на основе изучения экспертных оценок и опросов, проводимых среди основных субъектов товародвижения в указанных МТК, в частности: ОАО «РЖД», Минтранс России, ГК «Росатом», SeaNews, ТАСС, Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) [13]. Сопоставление осуществлялось за последние три года с горизонтом прогнозирования до 2030 г.

В условиях трансформации глобальных логистических цепочек, вызванной геополитическими изменениями 2022-2026 гг., и переориентации внешнеторговых потоков России на Восток и Юг, значение международного транспортного коридора «Север-Юг» возрастает многократно. Этот маршрут, призванный связать Северную Европу и Балтику с побережьем Индийского океана и странами Юго-Восточной Азии, рассматривается как критически важная альтернатива традиционным путям, включая Суэцкий канал. Однако между

политическими декларациями о масштабных перспективах и реальной операционной деятельностью существует значительный разрыв, требующий детального анализа. Президент России В. В. Путин в марте 2025 г. подчеркнул необходимость расширения коридора, включая создание новых точек выхода в Арктику, что свидетельствует о стратегическом значении проекта для России [19].

Обсуждение

В рамках исследования анализ особенностей функционирования основных российских МТК показал, что их развитие во многом определяется геополитической динамикой, перераспределением международных транспортных потоков и повышением роли евроазиатских рынков. Наибольшая интенсивность грузовых потоков наблюдается в коридорах «Восток-Запад» и «Север-Юг». Коридор СМТК также приобретает важное значение с точки зрения растущего интереса к арктическим маршрутам, прежде всего благодаря переориентации внешней торговли РФ в восточном направлении за счет сокращения расстояния между ключевыми мировыми центрами торговли.

Необходимо отметить, что функционирование и развитие современных МТК связано не только с цифровой интеграцией, оптимизацией схем снабжения и инвестиций в инфраструктуру, но и наличием целого ряда особенностей (табл. 2), характерных для МТК как для трансграничных логистических сетей, обеспечивающих перемещение грузов между государствами и отличающихся высокой сложностью, необходимостью соблюдения международных и

национальных законодательных норм, в том числе связанных с прохождением таможенных процедур. Функционирование МТК в роли трансграничных логистических сетей включает в себя не только интеграцию различных видов транспорта и цифровизацию логистических процессов товародвижения, но и управление рисками, связанными с пересечением границ, и оптимизацию складских операций, включая потребности электронной торговли.

**Таблица 2 – Особенности функционирования МТК
в качестве трансграничных логистических сетей**
**Table 2 – Features of the functioning of international transport corridors
as cross-border logistics networks**

Фактор	Особенность
Таможенное и правовое регулирование	Необходимость строгого соблюдения законодательства нескольких стран, правил Таможенного союза (например, ЕАЭС) и международных конвенций
Сложность мультимодальных перевозок	Использование комбинации видов транспорта (авто, ж/д, морской, авиа) для обеспечения доставки «от двери до двери», что не всегда возможно, в том числе из-за отсутствия необходимых элементов транспортно-логистической инфраструктуры
Цифровая трансформация	Применение цифровых платформ для отслеживания грузов, электронного документооборота и взаимодействия между участниками цепи поставок
Высокие риски и неопределенность	Наличие задержек на границах, валютные риски, геополитические факторы, требующие гибкости в планировании маршрутов
Роль транспортно-логистических центров (ТЛЦ)	Использование крупных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) для консолидации, сортировки и обработки грузов
Развитие электронной торговли	Особенности, связанные с обработкой малых посылок в рамках трансграничной электронной торговли

Учитывая особенности, перечисленные в таблице 2, к ключевым элементам повышения эффективности функционирования МТК как сложного экономического, институционального и организационного процесса следует отнести оптимизацию логистических процессов, прежде всего, базирующуюся на сокращении времени простоев на границе, снижении транспортных издержек и внедрении инноваций для повышения прозрачности поставок. В качестве примера можно привести проблемы с оформлением импортных грузов на границе России и Казахстана в 2025-2026 гг.,

когда фиксировались регулярные задержки грузоперевозок, при которых тягачи с полуприцепами стояли в очередях на границе по несколько дней. Основными причинами задержек были не только технические ограничения пропускных пунктов, но и усиленный контроль со стороны РФ за «серым импортом» и «карго-перевозками» (в т. ч. товаров из КНР), а также тщательная проверка товаров на соответствие требованиям ЕАЭС [18].

Кроме того, следует подчеркнуть, что современная трансформация транспортно-логистической сферы, по нашему мнению,

должна способствовать и повышению уровня безопасности функционирования международных транспортных коридоров через ряд взаимосвязанных механизмов.

1. Технологическое развитие и повышение прозрачности и контроля над логистическими процессами: в частности, внедрение систем GPS-трекинга и RFID-меток позволяет в режиме реального времени отслеживать местоположение и состояние грузов, что помогает оперативно реагировать на потенциальные угрозы, такие как кражи или задержки; блокчейн-технологии обеспечивают высокую степень надежности и прозрачности при отслеживании груза на каждом этапе его перемещения, что снижает риски мошенничества и несанкционированного доступа к данным; искусственный интеллект и машинное обучение используются для прогнозирования рисков в логистических процессах и оптимизации маршрутов доставки грузов.

2. Улучшение системы управления рисками на основе анализа и прогнозирования угроз, таких как кибератаки, природные катастрофы, политические конфликты, экономические колебания, а также внедрения стандартов безопасности на всех этапах логистической цепочки, от производства до доставки конечному потребителю с применением регулярного аудита и обновления протоколов безопасности с учетом текущих рисков.

3. Укрепление международного сотрудничества и совершенствование нормативно-правовой базы через гармонизацию международного транспортного права, особенно в контексте мультимодальных и интермодальных перевозок, ужесточение требований к безопасности транспортных услуг на надгосударственном уровне, развитие таможенного законодательства, внедрение автоматизированных систем контроля (например, единых межведомственных систем сбора и обработки информации), а также создание правовых

механизмов для борьбы с терроризмом и другими угрозами на транспорте.

Указанные изменения снижают угрозы для глобальных цепочек поставок, предотвращают экономические сбои и способствуют стабильности в международных транспортных коридорах.

В целом, сформированная система МТК на территории РФ представляет собой важный инструмент укрепления экономического потенциала страны, расширения международного сотрудничества, логистической интеграции и повышения конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры [14].

Анализируя современную внешнеторговую экономическую ситуацию, можно выделить ряд перспективных направлений развития транспортных коридоров как международных транспортно-логистических систем.

1. Цифровая интеграция.

В настоящее время важными факторами развития международных транспортно-логистических систем является активное внедрение различных цифровых технологий, таких как: цифровые системы мониторинга и отслеживания текущего местоположения грузов, электронный документооборот и автоматизация процессов оформления, передачи и хранения товаросопроводительных и транспортных документов, синхронизация транспортно-логистических операций и взаимодействие субъектов перевозочного процесса посредством цифровых платформ, что обеспечивает существенное повышение прозрачности и управляемости потоковых процессов доставки товаров конечным потребителям [7, 15].

2. Оптимизация схем снабжения.

В международных транспортно-логистических системах экономически целесообразен комплексный переход на более эффективные схемы организации поставок, например, с использованием смешанных

видов перевозок (интер-, мульти-, юнимодальных, комбинированных перевозок), что позволяет сократить общее время пребывания товаров в пути и снизить общие логистические издержки.

3. Инвестиции в инфраструктуру.

Для комплексного развития международных транспортно-логистических систем также критически важно привлекать государственные и частные инвестиции в развитие инфраструктуры, развивать и поддерживать государственные программы развития на различных уровнях, в том числе на федеральном, региональном и муниципальном, осуществлять активное сотрудничество с дружественными иностранными партнерами, заинтересованными в модернизации и развитии существующей инфраструктуры и создании принципиально новых, перспективных с точки зрения повышения экономической эффективности доставки грузов объектов. Все это, безусловно, будет способствовать дальнейшему росту международных грузоперевозок.

Заключение

Можно сделать следующие выводы о роли МТК на современном этапе развития.

В отношении России функционирование МТК и развитие их национальных участков позволяет снижать транспортные издержки, сокращать время доставки и повышать конкурентоспособность российского экспорта и транзита. Одновременно подключение к коридорам стимулирует модернизацию транспортной инфраструктуры, автомобильных и железных дорог, портов, пунктов пропуска, что усиливает экономический потенциал регионов и расширяет их доступ к рынкам.

Вместе с тем в современных условиях необходимо учитывать риски, связанные со сложной геополитической обстановкой, изменением глобальных транспортных потоков и санкционным давлением. Наличие указанных рисков порождает необходимость адаптации транспортной политики

государства, диверсификации маршрутов доставки и укрепления устойчивости национальной транспортной системы.

Кроме того, следует отметить, что специфика интеграционных процессов в международных транспортно-логистических системах влияет на организацию транспортно-логистического обслуживания и заключается в комплексном управлении всеми потоками (материальными, информационными, финансовыми) через границы для создания единой эффективной цепи поставок, преодолевая национальные барьеры, стандартизуя процедуры, внедряя общие IT-платформы и формируя транснациональные партнерства, что повышает скорость, снижает издержки и обеспечивает бесперебойное движение товаров в глобальном масштабе, в отличие от традиционной логистики.

Таким образом, можно сделать вывод, что современные международные транспортные коридоры продолжают играть решающую роль в мировой экономике, обеспечивая бесперебойное перемещение больших объемов сырья и готовой продукции.

Рассмотренные МТК обладают значительным логистическим потенциалом, который в настоящее время реализован лишь частично.

Развитие международного товародвижения зависит не только от геополитической конъюнктуры, но и от конкретных шагов по устранению узких мест в существующей инфраструктуре МТК, что требует усилий по созданию современной, предсказуемой транспортной артерии, способной составить реальную конкуренцию традиционным морским маршрутам. Именно комплексный подход, учитывающий влияние всех этих элементов, позволит обеспечить рост показателей экономической эффективности каждого международного транспортного коридора на долгосрочной основе и укрепить экономику заинтересованных стран.

Список литературы

1. Аксенов, И. А. Тенденции развития международных логистических систем в мире и ЕАЭС // *Международная экономика*. – 2026. – Т. 23, № 2. – С. 112-120. – DOI 10.33920/vne-04-2602-02.

2. Видинеев, А. В. Транспортно-экспедиционная составляющая в комплексных логистических услугах: мировой и российский опыт // *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. – 2025. – Т. 32, № 3 (91). – С. 101-107. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.91.3.008.

3. Возрождение и экономический рост горной промышленности при активизации деятельности Международного транспортного коридора «Север-Юг» / Т. Х. Усманова, О. В. Демьянова, С. М. Нурыйахметова, К. Л. Свечников // *Горный журнал*. – 2026. – № 2. – С. 61-65. – DOI 10.17580/gzh.2026.02.07.

4. Графова, Т. О., Котляров, С. Е. Роль железнодорожного транспорта в развитии глобальной инициативы «новый Шелковый путь» // *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. – 2025. – Т. 32, № 4 (92). – С. 83-91. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.007.

5. Гузенко, А. В., Мамаев, Э. А. Интеллектуальные транспортно-логистические системы: классификация субъектов и направления цифровой трансформации // *Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)*. – 2025. – Т. 32, № 4 (92). – С. 17-30. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.002.

6. Дмитриев, А. В. Безопасность цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2023. – 187 с.

7. Дмитриев, А. В. Развитие цифровых платформ транспортно-логистического обслуживания // *Логистические системы в глобальной экономике*. – 2020. – № 10. – С. 125-129.

8. Зембатов, М. Р. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: взаимодействие и конкуренция с другими международными транспортными коридорами // *Проблемы экономики и юридической практики*. – 2025. – Т. 21, № 6. – С. 78-83. – DOI 10.33693/2541-8025-2025-21-6-78-83.

9. Колобова, В. Ю., Фомина, Е. К. Парадоксы иранского влияния: анализ перцепции «мягкой силы» Тегерана в инфраструктурных проектах АТР на примере международного транспортного коридора «Север-Юг» // *Архонт*. – 2026. – № 1 (72). – С. 44-50.

10. Международные транспортные коридоры: вызовы и перспективы [Электронный ресурс] // Index1520. – 28.11.2025. – URL: <https://index1520.com/analytics/mezh-dunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy> (дата обращения: 17.03.2026).

11. Новикова, Е. С., Максимов, А. А. Будущее транспортных коридоров Россия-Азия: проблемы и перспективы международного транспортного коридора «Север-Юг» // *Вестник университета*. – 2025. – № 6. – С. 104-117. – DOI 10.26425/1816-4277-2025-6-104-117.

12. Пантелеева, Е. О. Международные транспортные коридоры: обоснование значимости и разработки проектов функционирования международных транспортных сетей // *Студенческий вестник*. – 2025. – № 21-10 (354). – С. 47-52.

13. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров : аналитический материал [Электронный ресурс]. – URL: <https://xn--80aaigboe2bzaiqsf7i.xn--plai/ipem2-2024-1> (дата обращения: 17.03.2026).

14. Развитие и модернизация транспортно-логистических систем Евроазиатского региона: стратегические направления и перспективы / В. В. Беляев, А. Ю. Воротынцев, Т. Н. Егорушкина [и др.] // *Приднепровский научный вестник*. – 2025. – Т. 9, № 1. – С. 3-7.

15. Цифровая логистика : учебник / В. В. Щербаков, Э. М. Букринская, И. Б. Воробьева [и др.]. – 2-е изд., доп. и перераб. – М. : Юрайт, 2024. – 573 с.

16. Сидоров, А. МТК «Север-Юг»: море возможностей – море проблем [Электронный ресурс] // Морские вести России. – 21.01.2025. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/113640> (дата обращения: 17.03.2026).

17. *Dontsov, A.* The Impact of Economic Sanctions on the Implementation of the North-South International Transport Corridor // Financial Markets and Banks. – 2026. – № 1. – P. 297-301.

18. Из-за проблем с документами на границе Казахстана и России стоимость рейса вырастет на 15 % [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. – 25.09.2025. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/iz-za-problem-s-dokumentami-na-granitse-kazakhstana-i-rossii-stoimost-reysa-vyrastet-na-15> (дата обращения: 17.03.2026).

19. Международный форум «Арктика – территория диалога» [Электронный ресурс] / Президент России : официальный сайт. – 27.03.2025. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/76554> (дата обращения: 17.03.2026).

References

1. *Aksenov, I.* Trends in the Development of International Logistics Systems in the World and the EAEU // International Economics. – 2026. – Vol. 23, № 2. – P. 112-120. – DOI 10.33920/vne-04-2602-02.

2. *Vidineev, A.* Freight Forwarding Component in Integrated Logistics Services: Global and Russian Experience // Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH). – 2025. – Vol. 32, № 3 (91). – P. 101-107. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.91.3.008.

3. Revival and Economic Growth of the Mining Industry Under the Activation of the

North-South International Transport Corridor / T. Usmanova, O. Demyanova, S. Nuryakhmetova, K. Svechnikov // Mining Journal. – 2026. – № 2. – P. 61-65. – DOI 10.17580/gzh.2026.02.07.

4. *Grafova, T., Kotlyarov, S.* The Role of Railway Transport in the Development of the Global «New Silk Road» Initiative // Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH). – 2025. – Vol. 32, № 4(92). – P. 83-91. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.007.

5. Intelligent Transport and Logistics Systems: Classification of Subjects and Directions of Digital Transformation / A. Guzenko, E. Mamaev // Vestnik of Rostov State University of Economics (RINH). – 2025. – Vol. 32, № 4 (92). – P. 17-30. – DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2025.92.4.002.

6. *Dmitriev, A.* Security of Digital Ecosystems in Transport and Logistics Services. – SPb. : St. Petersburg State University of Economics Publishing House, 2023. – 187 p.

7. *Dmitriev, A.* Development of Digital Platforms for Transport and Logistics Services // Logistics Systems in the Global Economy. – 2020. – № 10. – P. 125-129.

8. *Zembatov, M.* The North-South International Transport Corridor: Interaction and Competition with Other International Transport Corridors // Problems of Economics and Legal Practice. – 2025. – Vol. 21, № 6. – P. 78-83. – DOI 10.33693/2541-8025-2025-21-6-78-83.

9. *Kolobova, V., Fomina, E.* Paradoxes of Iranian Influence: Analysis of the Perception of Tehran's «Soft Power» in Infrastructure Projects of Asia-Pacific Region Based on North-South International Transport Corridor // Arkhont. – 2026. – № 1 (72). – P. 44-50.

10. International Transport Corridors: Challenges and Prospects [Electronic resource] // Index 1520. – 28.11.2025. – URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdu-narodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy> (date of access: 17.03.2026).

11. *Novikova, E., Maksimov, A.* The Future of Russia-Asia Transport Corridors: Problems and Prospects of North-South International Transport Corridor // *Vestnik of University*. – 2025. – № 6. – P. 104-117. – DOI 10.26425/1816-4277-2025-6-104-117.

12. *Panteleeva, E.* International Transport Corridors: Substantiation of Significance and Development of Projects for the Functioning of International Transport Networks // *Student Bulletin*. – 2025. – № 21-10 (354). – P. 47-52.

13. The Road to the East: Development of Eurasian Transport Corridors. Analytical material [Electronic resource]. – URL: <https://xn--80aaigboe2bzaiqsf7i.xn--p1ai/ipem2-2024-1> (date of access: 17.03.2026).

14. Development and Modernization of Transport and Logistics Systems of Eurasian Region: Strategic Directions and Prospects / V. Belyaev, A. Vorotyntsev, T. Egorushkina [et al.] // *Pridneprovsky Scientific Bulletin*. – 2025. – Vol. 9, № 1. – P. 3-7.

15. Digital Logistics : textbook / V. Shcherbakov, E. Bukrinskaya, I. Vorobyeva

[et al.]. – 2nd ed., revised and expanded. – M. : Yurayt, 2024. – 573 p.

16. *Sidorov, A.* North-South ITC: a Sea of Opportunities – a Sea of Problems [Electronic resource] // *Marine News of Russia*. – 21.01.2025. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/113640> (date of access: 17.03.2026).

17. *Dontsov, A.* The Impact of Economic Sanctions on the Implementation of North-South International Transport Corridor // *Financial Markets and Banks*. – 2026. – № 1. – P. 297-301.

18. Due to Documentation Issues at the Kazakhstan-Russia Border, the Cost of Transportation Will Increase by 15 % [Electronic resource] // *RZD-Partner*. – 25.01.2025. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/iz-za-problem-s-dokumentami-na-granitse-kazakhstana-i-rossii-stoimost-reysa-vyrastet-na-15> (date of access: 17.03.2026).

19. International Forum «Arctic – Territory of Dialogue» [Electronic resource] / President of Russia : official site. – 27.03.2025. – URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/76554> (date of access: 17.03.2026).

Об авторе

Беляев Владислав Владимирович, кандидат технических наук, доцент, зав. кафедрой экономики и цифровых технологий, Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, Тульский филиал, Тула, Россия, pochtabelyaev@mail.ru.

Конфликт интересов: автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Статья поступила в редакцию 18.03.2026; одобрена после рецензирования 28.04.2026; принята к публикации 20.05.2026.



Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)
© 2026 Беляев В. В.

About the Author

Vladislav Belyaev, Cand. Sci. (Tech.), Associate Professor, Head of the Department of Economics and Digital Technologies, Plekhanov Russian University of Economics, Tula Branch, Tula, Russia, pochtabelyaev@mail.ru.

Conflict of Interest: The author declares no conflict of interest.

The article was submitted on 18.03.2026; approved after reviewing on 28.04.2026; accepted for publication on 20.05.2026.



This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)
© 2026 V. Belyaev