

DOI 10.35775/PSI.2025.121.9.026

УДК 32.327

**В.О. БРЕСЛАВ**

аспирант направления «Международные отношения, глобальные и региональные исследования» Института научной информации по общественным наукам (ИНИОН) РАН, Россия, г. Москва  
E-mail: breslavviktorija88@gmail.com

## **МТК «СЕВЕР-ЮГ»: SWOT-АНАЛИЗ**

*На фоне ускоряющегося развития экономик национальных государств в XXI веке прослеживается тенденция усиления роли международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих функционирование мировой экономики. Актуальность исследования обусловлена проблемой доставки грузов для России после введения санкций со стороны «коллективного Запада» в 2014 г., усилившихся после начала РФ Специальной военной операции (СВО) в феврале 2022 г. Целью статьи является комплексное рассмотрение значения международного транспортного коридора «Север-Юг» в условиях происходящей трансформации современного мирового порядка. Для реализации данной цели был выбран метод SWOT-анализа, с использованием PESTEL-анализа. Построение SWOT-таблицы позволило автору выявить сильные и слабые стороны проекта, а также раскрыть угрозы и возможности. Если SWOT-таблица представлена в самой статье, то PESTEL-анализ вынесен в Приложение. Мультимодальный международный транспортный коридор «Север-Юг» обладает способностью обеспечить транспортное сообщение от Архангельска и Санкт-Петербурга на Севере и Северо-Западе России до монархий Аравийского полуострова, с перспективой участия государств Африканского континента, охватывая государства Центральной Азии, Иран и Индию. В статье раскрываются перспективы МТК «Север-Юг» в вопросе интеграции с ключевыми проектами формирующегося многополярного мира ШОС и БРИКС. Выявляются потенциальные выгоды, которые Россия и другие участники проекта могут получить от эффективной реализации МТК «Север-Юг». Автором утверждается принципиальная важность коридора в качестве одного из ключевых интеграционных проектов с непосредственным участием России.*

**Ключевые слова:** МТК «Север-Юг», РФ, Иран, ШОС, БРИКС, Каспийское море.

Развитие евразийской интеграции в контексте транспортных коридоров находится в фокусе внимания РФ, являясь частью ее транспортной дипломатии. В этом отношении особую роль играет МТК «Север-Юг». Регион прохождения маршрута является турбулентным в связи с проведением активной антироссийской политики внерегиональными акторами, такими как США, Великобритания и ЕС и регионального актора в лице Турции, с ее влиянием в Сирии, Азербайджане и государствах Центральной Азии. Резко агрессивная политика Израиля,

проводимая в адрес Ирана, привносит в регион дисбаланс. Перечисленные факторы не могут не оказывать влияния на перспективы развития МТК «Север-Юг».

Международный транспортный коридор «Север-Юг» является мультимодальным маршрутом и включает в себя возможность перемещения грузов по автомобильным и железным дорогам, морским и речным путям. Общая протяженность пути от Северо-Запада РФ до Индии достигает 7,2 тыс., обеспечивая сообщение России и государств Центральной Азии с Ираном, Индией и монархиями Аравийского полуострова: так, султанат Оман, расположенный на полуострове, является участником МТК [21]. Маршрут позволяет сократить сроки перевозки грузов из Санкт-Петербурга в индийский порт Мумбаи до 10 дней, являясь альтернативой Суэцкому каналу [12], по которому срок доставки грузов составляет от 30 до 40 дней. Преимущество МТК «Север-Юг» в скорости доставки грузов очевидно. Основу текущего экспорта из России по МТК составляют нефть и нефтепродукты, черные металлы, продукция лесной и химической промышленности, продовольствие. Перспективными товарами экспорта выступают пшеница, уголь, древесина. Импортируемыми в Россию товарами являются продовольствие, строительные грузы и цемент, химическая продукция, товары народного потребления.

В настоящее время логистика МТК «Север-Юг» включает в себя три ветви: Западную, Транскаспийскую и Восточную. Западная ветвь проходит из России в Иран через территорию Азербайджана, составляя порядка 3 тыс. км. Транскаспийская ветвь протяженностью 2,8 тыс. км обеспечивает доставку груза из регионов России до Ирана через акваторию Каспийского моря, охватывая в РФ в районе Астрахани достраиваемый порт Оля, в Дагестане порт Махачкала, в Калмыкии строящийся незамерзающий порт Лагань. К иранским портам относятся Астара, Каспиан, Энзели, Ноушехир и Амирабад. Восточная ветвь составляет 4 тыс. км. и, на данный момент, проходит в Иран через Казахстан и Туркменистан. По данным Министерства транспорта РФ, объем грузоперевозок за весь истекший 2024 г. составил почти 27 млн. тонн [15]. Важность для государств-участниц проекта отражается в доле государственных инвестиций в развитие МТК «Север-Юг»: в Азербайджане и Казахстане это около 80%, в России – 76% [7]. Основными банками, реализующими МТК «Север-Юг», являются ЕАБР [11] и ВТБ [4]. «Север-Юг» открыт для инвесторов из стран, не являющихся участниками проекта, например, Китая [10].

Значимость МТК «Север-Юг» для России объясняется устойчивой тенденцией разворота политики на Восток, причина которого определяется как геостратегическими и геоэкономическими соображениями, так и экономическими, технологическими, административными и политико-стратегическими вызовами, с которыми России пришлось столкнуться, начиная с 2014 г. [22. С. 9]. Руководство евразийских государств, входящих в коридор в качестве стран-участниц, заинтересовано в укреплении региональной связанности на континенте [24. С. 135]. Реализации этого стремления способствуют различные интеграционные проекты, одним из которых является МТК «Север-Юг».

**SWOT-анализ МТК «Север-Юг».** Для проведения комплексного исследования сильных и слабых сторон проекта, а также существующих возможностей

развития и угроз существованию был выбран метод SWOT-анализа, где S (Strengths) – сильные стороны проекта, его преимущества и уникальность; W (Weaknesses) – слабые стороны, тормозящие развитие; O (Opportunities) – возможности, существующие извне и доступные для реализации; T (Threats) – угрозы, негативные тенденции в политической и экономической сферах, которые также влияют на проект. Для проведения SWOT-анализа предварительно был осуществлен PESTEL-анализ (см.: Приложение). Результаты SWOT-анализа представлены в Табл. 1.

Таблица 1

<b>ВНУТРЕННИЕ ФАКТОРЫ</b>	
<b>Сильные стороны – Strengths</b>	<b>Слабые стороны – Weaknesses</b>
<p><b>1. Географическое положение:</b> МТК – самый протяженный меридиональный коридор в центре Евразии; сокращает время доставки грузов в 3 раза в сравнении с Суэцким каналом и более безопасен; сопряжен с Транссибом в целях разгрузки (с 2022 г.); имеет вариативность ветвей маршрута: Восточную, Западную и Транскаспийскую.</p> <p><b>2. Политические факторы:</b> Всеобъемлющий договор от января 2025 г. между РФ и ИРИ (ратифицирован обеими сторонами) подчеркивает укрепление МТК. Приостановка РФ в апреле 2025 г. террористического статуса движения Талибан укрепляет безопасность вдоль Восточной ветви, способствует безопасности в рамках ШОС.</p> <p><b>3. Социальные факторы:</b> сильной стороной проекта является общая идейно-ценностная платформа, объединяющая страны-участницы.</p> <p><b>4. Экономический потенциал:</b> Соглашение о Зоне свободной торговли между Ираном и ЕАЭС (ратифицировано) позволяет отменить ввозные таможенные пошлины, снижая стоимость товаров. Старт работы платежной системы РФ «Мир» в Иране и иранских карт в РФ – сильная сторона проекта.</p> <p><b>5. Нормативно-правовая база:</b> Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» от сентября 2000 г. позволило начать работы по развитию проекта. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от августа 2018 г. (не ратифицирована ИРИ, но исполняется) – касается Транскаспийской ветви маршрута.</p>	<p><b>1. Экономические факторы:</b> нахождение под санкциями Запада РФ и ИРИ тормозит развитие проекта. Высокая конкуренция в отрасли логистики исключает возможность повышения цен на товары.</p> <p><b>2. Инфраструктурные проблемы:</b> неготовность участка Решт-Астара на территории Ирана тормозит развитие Западной ветви коридора: планируется достроить к 2027-2028 гг.; проблемы с инфраструктурой портов и количеством контейнеровозов в Каспийском бассейне.</p> <p><b>3. Политические факторы:</b> отсутствие ратификации иранской стороной Конвенции о правовом статусе Каспийского моря является негативным для Транскаспийской ветви.</p> <p><b>4. Экологические проблемы:</b> происходит изменение гидрологического режима, выражающееся в обмелении Каспийского моря и реки Волги, которая ранее обеспечивала до 80% водоснабжения Каспия.</p>

## ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ

### Возможности – Opportunities

1. **Расширение коридора в рамках международной интеграции:** перспектива присоединения к проекту стран БРИКС, ШОС, Ближневосточного региона и государств Глобального Юга, что способствует иному мироустройству в экономике и политике.
2. **Экономические факторы:** перспектива инвестиционных вложений стран, не являющихся участниками проекта МТК «Север-Юг».
3. **Социальные факторы:** мобильность населения и трудовых ресурсов возрастет путем предоставления новых рабочих мест в рамках развития МТК.
4. **Технологические и инфраструктурные факторы:** необходимо введение электронного документооборота стран-участниц проекта. Единый логистический оператор МТК обеспечит ускоренное прохождение таможи, увеличив пропускную способность. Синхронизация развития железных, автодорог и речных магистралей. Возведение Багаевского (р. Дон) и Городецкого (р. Волга) гидроузлов, включая заглупление р. Волги, увеличит протяженность водного маршрута и уменьшит время доставки грузов.
5. **Экологические факторы:** внедрение экологически чистых технологий и усовершенствование законодательства улучшит экологическую обстановку. В III квартале 2025 г. Казахстан предлагает России создать рабочую группу по предотвращению обмеления Каспийского моря.
6. **Юридические аспекты:** назрело введение нового многостороннего соглашения по формированию общего торгово-экономического пространства.

### Угрозы – Threats

1. **Политические факторы:** перманентная конфронтация между Израилем и Ираном трансформируется из региональной угрозы в мировую. Первый государственный визит Д. Трампа в государства Персидского залива способствовал увеличению неопределенности переговоров между США и ИРИ по ядерной сделке. В случае ударов США и Израиля по ИРИ ответные удары последуют по военным базам США на территории аравийских стран. Одновременно, визит способствовал возобновлению влияния США в регионе, что потенциально может привести к охлаждению отношений между РФ и монархиями Аравийского полуострова. Сохраняется вероятность террористических актов со стороны радикальных элементов, что коснется Восточной ветви МТК. Под влиянием третьей стороны, существует вероятность охлаждения отношений какого-то постсоветского государства с РФ. Периодические обострения вялотекущего конфликта между Индией и Пакистаном (без применения ядерного оружия сторонами) существуют.
2. **Экономические факторы:** ужесточение санкционного давления США на ИРИ в случае провала переговоров по ядерной программе; введение санкций со стороны США в отношении государств ЦА. Высокая внутриотраслевая конкуренция – существуют альтернативные проекты-конкуренты, осуществляющие перевозку аналогичных товаров.

Анализ SWOT-таблицы позволил сделать нижеизложенные выводы. Уникальность географического положения МТК «Север-Юг», сокращающего за счет меридионального расположения срок доставки грузов в три раза, по сравнению с доставкой по Суэцкому каналу, делает его привлекательным. Наличие «Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг»» от 2000 г. [20] позволяет реализовываться перспективе присоединения к проекту всех желающих государств. В случае присоединения к проекту стран БРИКС, ШОС, государств Ближнего Востока и Глобального Юга [1], развивающийся МТК

«Север-Юг» будет способствовать установлению нового мироустройства в экономике, включая процесс дедолларизации [2]. С одной стороны, наличие в качестве вариативности трех ветвей маршрута позволяет развивать и укреплять евразийскую интеграцию. С другой стороны, под давлением западных стран, существует вероятность изменения отношений какого-либо постсоветского государства региона с РФ в худшую сторону, но наличие вариативности ветвей маршрута позволит функционировать потоку в любом случае по альтернативным ветвям. Партнерство в рамках БРИКС и ШОС, стран Ближнего Востока и Глобального Юга предоставляет возможность преодоления последствий ужесточившихся санкций в адрес РФ и ИРИ со стороны стран коллективного Запада. Являясь с 2023 г. полноправным членом организаций БРИКС и ШОС, Иран приобретает потенциал альтернативных рынков сбыта продукции.

Сильной стороной проекта является наличие общей идейно-ценностной платформы, объединяющей как непосредственно страны-участницы проекта, так и государства БРИКС, ШОС, Ближнего Востока и Глобального Юга, выражающейся в приверженности традиционным ценностям. Наличие такого фундамента облегчает перспективу создания единого торгово-экономического пространства, а также способствует росту мобильности населения в центральноазиатском регионе. Владение гражданами постсоветских стран-участниц МТК русским языком в качестве языка межнационального общения облегчает осуществление мобильности и способствует развитию интеграционных процессов на всех трех ветвях маршрута.

Вступление в силу в мае 2025 г. «Соглашения о Зоне свободной торговли» между ИРИ и ЕАЭС [6] от декабря 2023 г. подчеркивает желание развивать проект и стимулирует повышению уровня жизни в государствах-участницах объединения. Начало функционирования российских платежных карт «Мир» в Иране и карт Ирана в РФ в мае 2025 г. [19] свидетельствует о наличии позитивного вектора в развитии российско-иранских отношений. Всеобъемлющий договор от января 2025 г. [5] позволит укрепить проект МТК «Север-Юг», будет способствовать его привлекательности для инвестиционных вложений стран, не являющихся участниками проекта, таких как КНР, что также укрепит евразийскую интеграцию.

Проект обладает существенными положительными характеристиками, что благоприятно сказывается на его перспективах. Возможность продления по Транскаспийской ветви водного пути по рекам Волга и Дон демонстрирует сильную сторону проекта, удешевляя доставку грузов и улучшая экологическую обстановку данной ветви МТК. Во «Всеобъемлющем договоре» от января 2025 г. между РФ и ИРИ заложено развитие бесшовных перевозок товаров в третьи страны, что будет реализовываться за счет электронного документооборота и положительно отразится на функционировании маршрута на всех трех ветвях. Соглашение о ЗСТ между Ираном и ЕАЭС упростит ведение электронного документооборота, что увеличит скорость доставки грузов путем создания единой базы данных движения контейнеровозов. Таким образом, проект, начавший

развитие в 2000 г., приходит к закономерной необходимости введения электронного документооборота стран-участниц проекта, создания единого оператора железнодорожных и речных магистралей с целью ускоренного прохождения грузов. Данный комплекс мер способен ослабить санкционное давление на РФ и ИРИ. Действующая Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от августа 2018 г. [9], на данный момент не ратифицированная только парламентом Ирана, но соблюдаемая государством, способствует внедрению экологически чистых технологий при использовании недр и водных ресурсов бассейна. Для решения проблемы существенного обмеления Каспийского моря Казахстан предлагает в третьем квартале 2025 г. создание рабочей группы заинтересованных государств Каспийского бассейна для решения проблемы изменения гидрологического режима [8]. Такая группа уже создана между Россией и Азербайджаном в октябре 2024 г. [16].

Если Соглашение от сентября 2000 г. о МТК «Север-Юг» позволило заложить фундамент проекта, то Конвенция о правовом статусе Каспийского моря от августа 2018 г., урегулировавшая право пользования водоемом и недрами прикаспийскими государствами, способствовала повышению инвестиционных вложений стран, не являющихся участницами проекта. Наличие факта ратификации Конвенции от августа 2018 г. иранской стороной будет желательным для стран БРИКС и ШОС, станет положительным фактом при оценке инвестиционной привлекательности проекта для стран этих объединений. Китай, как потенциальный участник, может войти в решение инфраструктурных проблем портов в Каспийском бассейне, а также способствовать стабилизации гидрологического режима путем финансовых вложений в водный путь МТК «Север-Юг». Инвестиционные вложения со стороны КНР благоприятно скажутся на развитии проекта, так как ключевые участники РФ и ИРИ находятся под санкциями.

Важным значением для проекта обладает заключение Всеобъемлющего договора между РФ и ИРИ в январе 2025 г., ратифицированного парламентами государств в апреле и в июне соответственно. В политической части РФ обязуется не осуществлять действия, касающиеся помощи стране, враждебной Ирану в случае конфронтации между ней и Ираном. Обладая общими идейно-ценностными основами, РФ будет отстаивать на площадке ООН и иных международных институтов право Ирана на обладание и развитие мирного атома [18]. В экономической части данного договора подчеркивается необходимость дальнейшего развития МТК «Север-Юг». За двадцать пять лет существования проекта назрела необходимость заключения нового многостороннего соглашения между всеми участниками МТК, с целью ускорения создания общего торгово-экономического пространства, что позитивно отразится на всех трех ветвях маршрута, будет способствовать дальнейшему развитию евразийской интеграции и, возможно, сподвигнет Азербайджан и Туркменистан, не входящих в ЕАЭС, к дальнейшей интеграции в рамках данной организации.

Изменение в законодательстве РФ в адрес движения «Талибан» [13] позволяет Афганистану перейти из статуса наблюдателя в статус полноправного участника

ШОС и предоставляет возможность удовлетворить желание страны присоединиться к проекту [3], что повысит привлекательность проекта для инвестиционных вложений. Приостановка террористического статуса движения «Талибан» констатирует обеспечение безопасности при осуществлении мобильности трудовых ресурсов на территории Центральной Азии. Однако нельзя полностью исключать возможность активизации действий радикальных элементов на территории Восточной ветви МТК.

К негативным сторонам проекта можно отнести как высокую конкуренцию в отрасли логистики транспортных коридоров, ограничивающую возможность увеличения цен на товары в рамках проекта МТК «Север-Юг», так и действующее санкционное давление на РФ, ИРИ и возможное давление на государства ЦА, что будет тормозить решение инфраструктурных проблем портов Каспийского моря, а также скажется на реализации ж/д участка Решт-Астара [14].

Проект сталкивается с серьезными угрозами политического характера. Существующая угроза давления США на Иран в ходе заключения ядерной сделки, в случае значительных уступок со стороны Ирана, может нивелировать Всеобъемлющий договор между РФ и Ираном и функционирование пунктов «Соглашения о Зоне свободной торговли». Результаты визита Трампа в страны Персидского залива [23], возобновляя влияние США в Ближневосточном регионе, способны снизить влияние РФ в данном регионе. В случае агрессии в свой адрес со стороны Израиля и США Иран будет вынужден нанести ответный удар по военным базам США на территории Аравийских государств, что приведет к нарастанию напряженности. При самом неблагоприятном варианте результатов переговоров для РФ между США и Ираном проект может прекратить свое существование под давлением США, которые выразят нежелание по вопросу участия Ирана в проекте, что, значительно ослабив интеграцию в евразийском регионе, потребует от РФ переориентации торговых потоков и затребует материальных вложений.

Подводя итог, стоит сказать, что задуманный изначально как проект, соединяющий западные страны Европы с государствами Азии, МТК «Север-Юг» в условиях ужесточения политики западных государств в адрес России и Ирана успешно трансформировался, соединяя на сегодняшний день Белоруссию на своих западных границах с государствами Аравийского полуострова и Индией, реализуя планы расширения на страны Латинской Америки, Африки и Азии. Чем больше регионов будет вовлечено в функционирование МТК «Север-Юг» с использованием расчетов в национальных валютах, тем быстрее возможна реализация нового миропорядка, основанного на принципах справедливости и равенства. Однако вероятность прекращения существования маршрута по всем трем ветвям существует при усилении агрессии в адрес системообразующего элемента проекта в лице Ирана со стороны внерегионального актора США и регионального актора Израиля. В результате интенсивной агрессии в адрес Ирана возможна смена руководства страны, что неизбежно приведет к трансформации

внешнеполитического курса, касающегося в первую очередь России. Можно считать, что это является основной угрозой для развития проекта.

Наблюдающееся в середине 2025 г. охлаждение между Россией и Азербайджаном несет потенциальную угрозу для функционирования Западной ветви проекта. Это обстоятельство лишь подчеркивает важность интенсификации развития двух других ветвей маршрута – Транскаспийской и Восточной, хотя на протяжении прошедших лет именно Западная ветвь считалась самой развивающейся и перспективной ветвью коридора. В этой связи остро стоит вопрос об инвестициях в проект, стабилизации гидрологического режима Каспийского моря и реки Волги. Для Восточной ветви актуально обеспечение безопасности региона, зависящее от ситуации в соседнем Афганистане. Видится перспектива присоединения к проекту остальных постсоветских государств Центральной Азии.

Таким образом, прослеживается наличие вариативности в перспективах развития проекта МТК «Север-Юг». В случае уменьшения эскалации со стороны США и Израиля в адрес Ирана проект имеет шансы на дальнейшее успешное развитие, являясь интересным проектом для действующих и потенциальных стран-участниц в экономическом и в геополитическом отношениях. Для стабилизации ситуации в регионе видится целесообразным привлечение к переговорному процессу между США и Ираном Россию, Китай, возможно, государства Аравийского полуострова.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Арабские и африканские страны могут подключиться к проекту МТК «Север-Юг» // Спутник Азербайджан // <https://az.sputniknews.ru/20240527/arabskie-i-afrikanskije-strany-mogut-podklyuchitsya-k-proektu-mtk-sever-yug-464973365.html>.
2. **Бельянинов А.** Коридор «Север-Юг» даст толчок развитию экономики СКФО // Ростов РБК // <https://rostov.rbc.ru/rostov/interview/27/11/2023/655f77759a79472b8d9ac952>.
3. В Афганистане заявили о готовности участвовать в работе МТК «Север-Юг» // РИА // <https://ria.ru/20240517/afganistan-1946627393.html>.
4. ВТБ создал компанию для поддержки развития МТК «Север-Юг» // Прайм // <https://1prime.ru/20231102/842154042.html>.
5. Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран // Сайт Кремля // <http://www.kremlin.ru/supplement/6258>.
6. Исламская Республика Иран // Интернет-портал Евразийской экономической Комиссии // <https://eec.eaeunion.org/comission/department/dotp/torgovye-soglasheniya/iran.php>.

7. Исследование ЕАБР: Роль международного транспортного коридора «Север-Юг» существенно возрастает в условиях новой логистики // Интернет-портал СНГ // <https://e-cis.info/news/566/104379/>.
8. Казахстан инициирует переговоры с Россией по вопросу обмеления Каспия // Новостное агентство LADA // <https://www.lada.kz/kazakhstan-news/138038-kazakhstan-initsiiruet-peregovory-s-rossiei-po-voprosu-obmeleniia-kaspiia.html>.
9. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря // Сайт Кремля // <http://www.kremlin.ru/supplement/5328>.
10. Левитин пригласил китайских партнеров участвовать в проекте «Север-Юг» // РИА // <https://ria.ru/20241115/knr-1984028847.html>.
11. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: создание транспортного каркаса Евразии // Доклад ЕАБР // <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/>.
12. МТК «Север-Юг» как альтернатива Суэцкому каналу и драйвер пространственного развития России // Каспийский вестник // <https://casp-geo.ru/mtk-sever-yug-kak-alternativa-suetskomu-kanalu-i-drajver-prostranstvennogo-razvitiya-rossii>.
13. О приостановлении террористического статуса Движения талибов // Сайт МИД РФ // [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/news/2009744/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/2009744/).
14. Первый участок Решт-Астара готов к пуску // 1520 International // <https://1520international.com/content/2024/iyun-2024/the-first-section-of-the-rasht-astara-line-is-ready-for-launch/?ysclid=mdxhyumk1q125581658>.
15. Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север-Юг» // <https://index1520.com/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/>.
16. Россия и Азербайджан создали двустороннюю рабочую группу по вопросу обмеления Каспийского моря // Сайт Правительства РФ // <http://government.ru/news/52890/>.
17. Россия и Иран отменили ввозные таможенные пошлины для упрощения торговли // [https://plastinfo.ru/information/news/55289\\_19.05.2025/](https://plastinfo.ru/information/news/55289_19.05.2025/).
18. Россия на деле защищает право Ирана на мирный атом, заявил Путин // РИА // <https://ria.ru/20250620/atom-2024377999.html>.
19. Россияне теперь могут расплачиваться картами «Мир» в Иране // ТАСС // <https://tass.ru/ekonomika/23925709?ysclid=mbfhy1zj4671381705>.
20. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» // [http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link\\_id=7&nd=203000589&collection=1](http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=7&nd=203000589&collection=1).
21. Таджикистан и Оман – новые участники соглашения о МТК «Север-Юг» // РЖД Партнер.ру // <https://www.rzd-partner.ru/other/news/226258/>.

22. **Торкунов А.В., Стрельцов Д.В., Колдунова Е.В.** Российский поворот на Восток: достижения, проблемы и перспективы // Полис. Политические исследования. 2020. № 5. DOI: 10.17976/jpps/2020.05.02.
23. He Gets Us': Trump Makes a Splash in Saudi Arabia // New York Times // <https://www.nytimes.com/2025/05/16/world/middleeast/trump-saudi-arabia-voices.html>.
24. **Khan S.** Eurasian connectivity: Interests of regional and great powers // Vestnik RUDN. International Relations. 2022. № 22 (1). DOI: 10.22363/2313-0660-2022-22-1-126-141.

### ПРИЛОЖЕНИЯ:

Экспортно-импортные перевозки по ветвям МТК «Север-Юг», показатели за 2021-2024 гг.

Ветви маршрута	Показатели грузоперевозок в млн. тонн		
	2021	2022	2024
Западная	10,3	10,4	12,5
Восточная	0,6	0,7	1,8-2
Транскаспийская	2,9	3,4	6
Итого	13,8	14,5	20,5

#### PESTEL-анализ МТК «Север-Юг»

Уровень характеристики влияния фактора по времени

<b>A</b>	Влияет сейчас, НО завершится до 12 месяцев
<b>B</b>	Влияет сейчас, И после 12 месяцев
<b>C</b>	НЕ влияет сейчас, но повлияет в будущем
<b>D</b>	Влияет, НО меньше чем на 6 месяцев

Уровень характеристики фактора по динамике

<b>&gt;</b>	Влияет И увеличивает влияние
<b>=</b>	Влияет с постоянной значимостью
<b>&lt;</b>	Влияет, НО уменьшает влияние

Уровень относительной значимости фактора	
5	Угрожает, требует пересмотра целей
4	Вызывают изменения в проекте, операционной деятельности, внешних взаимоотношений, правилах (юридический статус), НО без изменения основных целей и миссии проекта
3	Факторы влекут ограниченные изменения в деятельности и структуре проекта
2	Существенные, влияют на деятельность проекта, НО без значимых изменений в организационной структуре
1	Не важные, НЕ оказывают значительного влияния на проект

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
<b>Р – Политические</b>					
1. Географическое положение – Центр Евразии	В	+	=	4	Географическое положение проекта позволяет обеспечить развитие проекта по 3 ветвям; протяженность МТК является конкурентно-способной, что приводит к уменьшению времени доставки грузов
2. Неопределенность результатов переговоров США и Ирана	С	-	<	5	Неопределенность результатов переговоров США и Ирана носит резко отрицательную характер и представляет угрозу для проекта, потребует пересмотра целей с перспективой завершения проекта. Событие не влияет сейчас, но в случае подписания соглашения будет иметь место в будущем

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
3. Развитие евразийской интеграции в рамках проекта	В	+	>	4	Развитие евразийской интеграции носит позитивный и долгосрочный характер; инфраструктурные и юридические изменения обладают положительным характером
4. Потенциал присоединения государств БРИКС и ШОС к участию в проекте МТК «Север-Юг» и Севморпуть	С	+	>	4	Присоединение государств БРИКС и ШОС к проекту носит положительный характер и будет в дальнейшем способствовать увеличению влияния. Событие очень важное, но цели проекта не изменит
4. Возможность задействования в проекте стран Глобального Юга	С	+	>	4	Реализация выхода проекта на страны Глобального Юга будет иметь положительный характер и увеличит влияние РФ; цели проекта не изменятся
5. Исключение Талибана РФ и рядом государств Центральной Азии из списка террористических организаций	В	+	>	4	Исключение Талибана из террористических организаций носит положительную коннотацию; влияет на проект сейчас и продолжит влияние после 12 месяцев, что является очень важным, но не меняет целей проекта

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
6. Первый государственный визит Д. Трампа в страны Персидского залива	С	-	<	4	Визит Трампа является очень важным, может иметь отрицательную коннотацию для проекта, уменьшая его влияние и в случае наступления вызовет изменения во внешних взаимоотношениях
7. Вероятность террористических актов в государствах проекта (боевики ИГИЛ и др.)	С	-	<	3	Террористические акты носят отрицательный характер, уменьшает значимость проекта; вероятность наступления не актуальна сейчас, но может наступить в будущем, что повлечет ограничения деятельности проекта
8. Участие стран Ближневосточного региона	С	+	>	3	Присоединение к проекту стран Ближневосточного региона будет иметь положительный характер, что увеличит влияние проекта. Это является важным, и влечет ограниченные изменения в деятельности
9. Конфронтация Израиля (США) и Ирана	С	-	<	4	Конфронтация носит отрицательный характер для проекта, не влияет сейчас, но будет влиять в случае реализации, что является важным, повлечет уменьшение значения проекта и ограниченные изменения в деятельности.

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
10. Индо-пакистанский конфликт, но без применения ядерного оружия обеими сторонами	D	-	<	3	Конфликт уменьшает влияние проекта и носит отрицательную коннотацию. Конфликт является важным, может повлечь ограниченные изменения в деятельности. Конфликты между странами носят краткосрочный характер, завершаются до 6 месяцев, но имеют определенную периодичность
<b>Е – Экономические</b>					
1. Сокращение сроков доставки грузов в международном масштабе в 3 раза по сравнению с Суэцким каналом	B	+	>	4	Сокращение сроков доставки грузов несет положительную коннотацию для проекта сейчас и после 12 месяцев, ведет к увеличению значимости проекта. Является очень важным фактором для реализации целей проекта
2. Санкционное давление на Иран и Россию	B	-	<	4	Факт нахождения под санкциями Ирана и России обладает негативным влиянием на проект, уменьшает значимость проекта. Является важным фактором в контексте проекта

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
3. Возможность ужесточения санкционного давления со стороны США в отношении Ирана в случае провала ядерной сделки	С	-	<	4	Возможность ужесточения санкционной политики по отношению к Ирану носит отрицательный характер для проекта и будет уменьшать его значимость. Не влияет сейчас, но будет влиять в будущем. Санкции неизбежно будут вызывать изменения в проекте
4. Ратификация Соглашения о Зоне свободной торговли между Ираном и ЕАЭС (отмена ввозных таможенных пошлин)	В	+	>	4	Соглашение носит позитивную направленность, приводит к повышению значимости проекта, влияя сейчас и на более позднем сроке. Не меняя целей проекта, является очень важным по своей сути
5. Возможность инвестиций в проект стран, не являющихся участниками проекта (например, Китая)	С	+	>	4	Привлечение сторонних инвестиций в развитие проекта является важным, будет обладать положительным эффектом, постепенно увеличивая свое влияние. Это также повлечет рост важности проекта в будущем. Будет оказывать значимое влияние на проект, при этом не изменяя его основные цели и миссию

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
6. Вариативность ветвей маршрута: Восточная и Западная – ж/д и автомобильный транспорт, Транскаспийская – многовариативность (морской, речной, ж/д, автомобильный)	В	+	>	3	Вариативность ветвей маршрута является положительной стороной, приводит к повышению значимости проекта. Влияет сейчас и на более продолжительном сроке. Выход из строя одной из ветвей повлечет за собой ограниченные изменения в деятельности проекта
7. Развитие речных магистралей – углубление Волги, строительство Багаевского и Городецкого гидроузлов	В	+	>	3	Развитие речных магистралей является важным, носит положительный характер и сопровождается ограниченными изменениями в деятельности в проекте
8. Сопряжение МТК «Север-Юг» с Транссибом с целью разгрузки последнего (состоялось в 2022)	В	+	>	2	Сопряжение двух проектов является существенным событием, обладает положительной коннотацией, постепенно увеличивая свое влияние. Оказывает влияние как сейчас, так и в будущем, существенно влияет на проект
<b>S – Социальные</b>					
1. Общая идейно-ценностная платформа, объединяющая стран-участниц проекта	В	+	>	4	Наличие общей идейно-ценностной платформы обладает положительной коннотацией и укрепляет значимость проекта, является значимым как сейчас, так и в будущем. Является очень значимым для проекта

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
2. Перспектива повышения мобильности населения и трудовых ресурсов; предоставление новых рабочих мест	С	+	>	3	Проект будет способствовать росту мобильности населения и созданию новых рабочих мест, носит позитивную коннотацию, увеличивая свое влияние
<b>Т – Технологии и инфраструктура</b>					
1. Запуск платежной системы карты «Мир» в Иране	В	+	>	4	Запуск российской платежной системы карты «Мир» является положительным событием и будет иметь значение как сейчас, так и после 12 месяцев, способствуя постепенному росту значимости проекта. Является важным событием, не меняет его целей и миссии
2. Необходимость введения электронного документооборота стран-участниц проекта, включая электронные подписи	С	+	>	4	Цифровизация внесет положительные изменения в проект, увеличивая его значимость и пропускную способность. Является важным, не меняет целей проекта и его миссию
3. Недостроенный участок Решт-Астара (работы планируют завершить в 2027-2028 гг.)	В	-	<	3	Наличие недостроенного участка Решт-Астара является негативным моментом проекта, уменьшает его значимость сейчас и после 12 месяцев. Является существенным для проекта

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
4. Проблемы с инфраструктурой портов на Каспии	В	-	<	3	Проблемы с инфраструктурой каспийских портов является негативным для проекта, тормозит его развитие и уменьшает его значимость как сейчас, так и в будущем. Обладает существенным значением для проекта
4. Проблемы с контейнеровозами в Каспийском бассейне	В	-	<	3	Существующие проблемы с контейнеровозами в Каспийском бассейне обладают негативной коннотацией для проекта, снижают его значимость сейчас и в будущем. Фактор является существенным для проекта
5. Необходимость синхронизации развития автодорог с приграничными пунктами пропуска	С	+	>	3	Синхронизация автодорог с приграничными пунктами пропуска будет иметь положительный эффект для проекта и способствует росту его значимости. Повлечет ограниченные изменения проекта в будущем
5. Создание единого железнодорожного оператора МТК «Север-Юг»	С	+	>	3	Создание единого железнодорожного оператора является важным и позитивным, ведет к ограниченным изменениям в проекте
Е – Экология					

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
1. Изменение гидрологического режима (обмеление Каспия, Волги)	В	-	<	4	Изменение гидрологического режима обла- дает отрицательным характером. Уменьшает его значимость и про- пускную способность, снижает биоразнообра- зие. Является важным фактором для проекта
2. Необходимость внедрения экологи- чески чистых технологий на базе развития экологического законодательства при- брежных государств Каспийского моря	С	+	>	3	Внедрение экологически чистых технологий на базе законодательства является позитивным для проекта, увели- чит его значимость в дальнейшем. Фактор является важным, повлечет ограниченные изменения в проекте
<b>L – Право</b>					
1. Соглашение о между- народном транспорт- ном коридоре «Север- Юг» (сентябрь 2000)	В	+	>	4	Подписание соглаше- ния 2000 года имело положительное значение для проекта, влияет сейчас и будет влиять в будущем. Является очень важным, осново- полагающим докумен- том проекта
2. Договор о всеобъ- емлющем стратеги- ческом партнерстве между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран (январь 2025)	В	+	>	4	Договор о всеобъем- лющем партнерстве между РФ и ИРИ имеет положительное значение для развития проекта, влияет сейчас и про- должит свое влияние в будущем. Соглашение является важным для проекта

Факторы внешней среды	Характеристики влияния фактора				Влияние на проект
	по времени	по типу (+/-)	по динамике	относительная значимость	
3. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (2018)	В	+	>	4	Конвенция, касающаяся правового статуса Каспийского моря, обладает положительным значением для проекта, увеличивает его значимость сейчас и в будущем. Соглашение является очень важным для проекта
3. Необходимость нового многостороннего соглашения по развитию проекта с целью создания общего торгово-экономического пространства	С	+	>	4	Новое соглашение будет иметь положительное значение для развития проекта и укрепит его значимость в будущем, что является очень важным, но не понесет изменение его основных целей и задач

## V.O. BRESLAV

Postgraduate study in the field of «International Relations, Global and Regional Studies» of the Institute of Scientific Information on Social Sciences (INION) of the Russian Academy of Science, Moscow, Russia

## ITC «NORTH-SOUTH»: SWOT-ANALYSIS

*Against the background of the accelerating development of the economies of national states in the 21st century, there is a tendency to strengthen the role of international transport corridors (ITC), ensuring the functioning of the world economy. The relevance of the study is due to the problem of cargo delivery for Russia after the introduction of sanctions by the «collective West» in 2014, which intensified after the start of the Special Military Operation (SMO) by the Russian Federation in February 2022. The purpose of the article is a comprehensive consideration of the importance of the international transport corridor «North-South» in the context of the ongoing transformation of the modern world order. To achieve this goal, the SWOT analysis method was chosen, using PESTEL analysis. The construction of the SWOT table allowed the author to*

*identify the strengths and weaknesses of the project, as well as reveal the threats and opportunities. If the SWOT table is presented in the article itself, the PESTEL analysis is provided in the Appendix. The multimodal international transport corridor «North-South» has the capacity to provide transport links from Arkhangelsk and St. Petersburg in the North and Northwest of Russia to the monarchies of the Arabian Peninsula, with the prospect of participation of the states of the African continent, covering the states of Central Asia, Iran and India. The article reveals the prospects of the ITC «North-South» in the issue of integration with the key projects of the emerging multipolar world of the SCO and BRICS. Potential benefits that Russia and other participants in the project can receive from the effective implementation of the ITC «North-South» are identified. The author asserts the fundamental importance of the corridor as one of the key integration projects with the direct participation of Russia.*

**Key words:** ITC «North-South», RF, Iran, SCO, BRICS, Caspian Sea.