

Коридор «Север — Юг» в формирующемся мироустройстве: транспортный и туристический потенциал взаимодействия России со странами Глобального Юга¹

Санин А. Ю.¹, Кулаковская В. А.^{2,*}

¹ Государственный океанографический институт имени Н. Н. Зубова, Росгидромет, Москва, Российская Федерация

² Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова РАН, Москва, Российская Федерация

* e-mail: kulakovskayava@imemo.ru

ORCID: 0000-0001-6463-6858

РЕФЕРАТ

В условиях усиления внешнеэкономического и геополитического разворота России на Восток возрастает значение развития транспортных маршрутов, связывающих Россию со странами Глобального Юга, среди которых особое место занимает международный транспортный коридор «Север — Юг». Его развитие способно внести существенный вклад как в увеличение входящего туристического потока, так и в адаптацию России к усилению роли стран Южной Азии и Африки в мировой экономической системе. **Цель.** Обоснование необходимости освоения потенциала коридора «Север — Юг» для развития транспортных перевозок и укрепления социально-культурных, в частности, туристических связей между Россией и странами Ближнего Востока, а также анализ факторов, сдерживающих его развитие. **Методология:** системный подход, исторический анализ, методы логического анализа и синтеза, пространственный анализ и картографический метод. **Результаты.** Выявлены наиболее перспективные виды туризма, способные привлечь иностранных рекреантов на Северный Кавказ и в Россию в целом, среди которых выделяются горнолыжный, бальнеологический, железнодорожный и круизный туризм. **Выводы.** Транспортный коридор «Север — Юг» обладает значительным потенциалом для кратного увеличения как объемов транзитных перевозок, так и входящих туристических поездок. Рост числа последних имеет важное значение для достижения целевых показателей, закрепленных в стратегических документах развития туристической отрасли Российской Федерации. Развитие коридора «Север — Юг» также будет способствовать укреплению социальных и культурных связей между Россией и странами Ближнего Востока в условиях современных геополитических трансформаций.

Ключевые слова: коридор «Север — Юг», туризм, виды туризма, Северный Кавказ, транзитные перевозки, транспортная система

Для цитирования: Санин А. Ю., Кулаковская В. А. Коридор «Север — Юг» в формирующемся мироустройстве: транспортный и туристический потенциал взаимодействия России со странами Глобального Юга // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2026. Т. 20, № 2. С. 68–80. EDN: QORSCX

¹ Статья подготовлена при поддержке гранта Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития № 075-15-2024-551 «Глобальные и региональные центры силы в формирующемся мироустройстве».

The North–South Corridor in the Emerging World Order: Transport and Tourism Potential for Russia’s Interaction with Countries of the Global South

Alexander Yu. Sanin^a, Valentina A. Kulakovskaya^{b,*}

^aZubov State Oceanological Institute, Roshydromet, Moscow, Russian Federation

^bPrimakov Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

* e-mail: kulakovskayava@imemo.ru

ORCID: 0000-0001-6463-6858

ABSTRACT

In the context of Russia’s growing foreign economic and geopolitical reorientation toward the East, the development of transport routes connecting Russia with the countries of the Global South is becoming increasingly important, among which the International North–South Transport Corridor (INSTC) occupies a special position. Its development can make a substantial contribution both to the growth of inbound tourism flows and to Russia’s adaptation to the increasing role of South Asian and African countries within the global economic system. **Aim.** The study aims to substantiate the necessity of unlocking the potential of the North-South Transport Corridor for the development of freight transportation and the strengthening of socio-cultural, particularly tourism-related, ties between Russia and the countries of the Middle East, as well as to analyze the factors constraining its development.

Methods. The methodological framework of the study is based on a systems approach, historical analysis, methods of logical analysis and synthesis, spatial analysis, and cartographic methods. **Results.** The study identifies the most promising types of tourism capable of attracting foreign visitors to the North Caucasus and Russia as a whole, including ski tourism, balneological tourism, railway tourism, and cruise tourism. **Conclusions.** The North-South Transport Corridor possesses significant potential for a multiple increase in both transit freight volumes and inbound tourist flows. The growth of the latter is essential for achieving the target indicators established in the strategic development documents of the Russian tourism sector. The development of the North-South Transport Corridor will also contribute to strengthening social and cultural ties between Russia and the countries of the Middle East amid ongoing geopolitical transformations.

Keywords: North–South Transport Corridor, tourism, types of tourism, North Caucasus, transit transportation, transport system

For citation: Sanin A. Yu., Kulakovskaya V. A. The North–South Corridor in the Emerging World Order: Transport and Tourism Potential for Russia’s Interaction with Countries of the Global South // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2026. Vol. 20, No. 2. P. 68–80. (In Russ.) EDN: QORSCH

Введение

На всех этапах исторического развития международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг» обладал значительным транспортным потенциалом, к которому в последние десятилетия добавилось развитие международного туризма. Однако в настоящее время транспортный и туристический потенциал коридора, в отличие от первых двух из трех выделенных авторами исторических этапов его развития, реализуется лишь в малой степени. Ограниченная реализация возможностей коридора «Север — Юг» обусловлена воздействием комплекса сдерживающих факторов, которые могут быть объединены в пять групп: экономические, политические, технологические, логистические и социальные. Раскрытие потенциала коридора возможно лишь при смягчении негативного воздействия всех выделенных групп факторов.

В последние десятилетия Китай активно развивает инициативу «Один пояс, один путь» [7; 8; 14; 17; 18], включающую несколько международных транспортных коридоров. В настоящее время ключевое значение среди них сохраняют морские маршруты, проходящие вдоль южного побережья Азии и далее либо вокруг Африки, либо через Суэцкий канал. Вместе с тем их использование осложняется сохраняющейся геополитической нестабильностью в ряде регионов. Интерес России заключается в том, чтобы как можно больше международных транспортных маршрутов частично или полностью проходили через ее территорию, что создает возможности для получения экономических выгод и способствует укреплению экономических и иных отношений между Россией, Китаем, Индией и другими государствами-партнерами.

Одним из таких направлений является коридор «Север — Юг». Он связывает европейскую часть России (а через нее и европейские страны) со странами Южной Азии, посредством морских коммуникаций — с Китаем и другими странами Восточной Азии. В модернизацию и развитие инфраструктуры коридора вкладываются значительные финансовые ресурсы¹.

Коридор «Север — Юг» включает как минимум три основных направления: морское — через Каспийское море, западное — через территорию Азербайджана, восточное — через Казахстан и страны Средней Азии. Коридор обладает значительным, однако в настоящее время недостаточно реализованным транспортным, туристическим и геополитическим потенциалом.

В связи с разворотом России на Восток и постановкой задач по привлечению иностранных туристов возрастает значение транспортного коридора «Север — Юг» как в экономическом и геополитическом, так и в рекреационном аспектах. По состоянию на май 2026 г. последствия обострения геополитической ситуации на Ближнем Востоке остаются до конца не определенными. Вместе с тем с высокой долей вероятности можно предположить, что одним из последствий станет дальнейший рост значимости сухопутных транспортных маршрутов, а также укрепление экономических связей между странами, расположенными в зоне функционирования коридора «Север — Юг», в условиях противодействия негативному воздействию внешних игроков.

Рекреационный потенциал коридора объясняется потенциально высокой туристической привлекательностью Поволжья, Центра и Юга России для жителей Ирана и Ближнего Востока в целом. Вместе с тем осведомленность иностранных туристов о возможностях отдыха в России остается ограниченной. Существенными сдерживающими факторами выступают транспортные и визовые ограничения, языковой барьер, а также сложившиеся представления и стереотипы о России, не всегда соответствующие действительности.

Туристический потенциал коридора «Север — Юг» заметно возрастает вследствие сокращения туристического потока из России в европейские страны [1], а также в связи с реализацией проекта «Каспийский кластер» в Республике Дагестан в рамках федерального проекта создания новых круглогодичных курортов «Пять морей и озеро Байкал»², завершение которого запланировано на 2035 г. Однако негативное влияние на развитие туристической инфраструктуры может оказать ускоренное снижение уровня Каспийского моря и его отступление, осложняющие создание новых объектов туристической инфраструктуры и функционирование уже существующих.

В исследовании авторами поставлены и решены следующие задачи:

- 1) выявить и охарактеризовать основные исторические этапы развития коридора «Север — Юг»;
- 2) выявить, охарактеризовать и типизировать факторы, сдерживающие развитие коридора, его транспортного и туристического потенциала, на основе чего разработать меры по снижению негативного воздействия каждой группы факторов;
- 3) выявить и охарактеризовать наиболее вероятные сценарии развития железнодорожных грузоперевозок в рамках коридора «Север — Юг»;
- 4) оценить туристический потенциал коридора «Север — Юг».

¹ Академик Глазьев С. Ю. о стратегическом проекте России «Большая Евразия» [Электронный ресурс] // Евразийский клуб. URL: <https://eurasian-club.com/akademik-glazev-s-yu-o-strategicheskom-proekte-rossii-bolshaya-evraziya-3752/> (дата обращения: 04.03.2025).

² Материалы совещания по вопросу создания федеральных круглогодичных курортов, 28.03.2024 [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/73754> (дата обращения: 04.11.2025).

Функционирование транспортного коридора «Север — Юг» в разные исторические периоды: этапы развития коридора

Этап 1. «Из варяг в арабы». Один из двух ключевых торговых путей для Древней Руси.

Этап 2. Волжский путь. В XVI в. Россия присоединяет Казанское и Астраханское ханства и впервые берет под контроль значительную его часть. Несколько снижается его значение в результате получения Российской империей доступа к Балтийскому и Черному морям в XVIII в. (и в настоящее время через эти два моря идет более половины морских перевозок страны). К 1828 г. граница России была отодвинута на юг и стала примерно соответствовать современной границе Азербайджана и Ирана [10]. В результате путь фактически оказался под контролем только Российской империи и Персии, что облегчило использование коридора.

Этап 3. Современный. Начинается со второй половины XIX в. Первые десятилетия этапа характеризуются рядом важных событий: появляются железные суда, оснащенные двигателями, существенно большие по тоннажу, чем были до этого (еще в большей степени изменения коснулись морских судов, что снизило значение коридора), часть перевозок начали осуществляться по построенной до Баку железной дороге, в Каспийском регионе начинается добыча нефти, которая (вместе с нефтепродуктами) с тех пор составляет значительную долю перевозимых грузов.

Во времена Гражданской войны Волжский путь был ареной столкновений «красных» и «белых». Следует отметить и его роль в Великой Отечественной войне. Основным нефтедобывающим регионом в СССР в то время был Каспийский, и для перевозок он играл ключевую роль. Руководство Германии стремилось захватить месторождения и (или) сделать невозможными поставки нефти и нефтепродуктов для нужд Красной Армии и страны в целом. Победа в Сталинградской битве позволила ликвидировать угрозу перекрытия Волжского пути. Значение последнего было и в том, что по нему через Персию осуществлялось до 24% поставок военных грузов в рамках ленд-лиза [17; 18].

Важную роль коридор «Север — Юг» продолжал играть и после Великой Отечественной войны. К 1983 г. объем торговли между СССР и Ираном достиг 5 млн т [Там же]. Большая часть перевозок проходила по железной дороге через Азербайджанскую и Армянскую ССР и погранпункт Джульфа на территории современной Нахичеванской автономной республики Азербайджана. По этому же маршруту следовал пассажирский поезд Москва — Тегеран; в советское время в основном по нему перевозили бумагу из Финляндии, следовательно, СССР имел возможность некоторого заработка на транзите.

После распада СССР из-за конфликта Азербайджана и Армении данная железная дорога перестала функционировать, что сделало сквозные железнодорожные перевозки через Закавказье невозможными и резко снизило объемы перевозок по транспортному маршруту в целом. Политический фактор, в частности отношения между странами, через которые проходит коридор, начинает в значительной мере сдерживать его развитие.

Оценки транспортного потенциала коридора «Север — Юг»

Потенциал железнодорожных перевозок по коридору «Север — Юг» оценивается не менее чем в 25–27 млн т [Там же]. Существуют и более оптимистичные прогнозы: объем грузоперевозок только по железной дороге Махачкала — Бандер — Аббас к 2030 г. может достигнуть 40–45 млн т грузов в год [Там же], тогда как совокупный объем перевозок по коридору в целом в случае модернизации 11 «узких мест» способен составить 80–100 млн т [9]. Более детализированный перечень «узких мест», касающихся не только непосредственно коридора, но и сопряженной с ним транспортной инфраструктуры, представлен специалистами Евразийского банка развития¹. Однако, по мнению аналитиков N-Trans Lab, ключевым ограничением остается необходимость строительства новой электрифицированной железной

¹ Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура [Электронный ресурс] // Евразийский банк развития. URL: https://vinokurov.info/wp-content/uploads/2022/10/edb_2022_report-2_instc_rus.pdf (дата обращения: 24.05.2026).

дороги на территории Ирана с использованием колеи российского стандарта — 1520 мм. Реализация данной инициативы является наиболее дорогостоящим проектом среди рассматриваемых и потребует инвестиций в размере 15 млрд долл. США¹. При этом представляются маловероятными риски недостаточной загрузки коридора товарами для перевозки, что обусловлено значительным объемом товарооборота между Россией и Китаем, тенденцией к его дальнейшему росту, увеличением объемов торговли с Индией, а также современными геополитическими условиями. Некоторые аналитики обоснованно рассматривают коридор «Север — Юг» в качестве частичной альтернативы восточному маршруту через Сибирь при осуществлении торговли с КНР.

Неоднократно предлагались радикальные способы модернизации коридора, включая создание водного канала через территорию Ирана между Персидским заливом и Каспийским морем, а также строительство канала, соединяющего Каспийское и Черное моря на юге России.

Китай осуществляет масштабные инвестиции в международные инфраструктурные проекты, представляющие для него стратегический интерес, в том числе в рамках инициативы «Один пояс, один путь». В 2019 г. накопленный объем инвестиций Китая в страны — участницы проекта превысил 110 млрд долл. США, что составляет порядка 40% прямых иностранных инвестиций Китая [6]. При этом ориентировочная стоимость строительства канала через территорию Ирана оценивается в десятки млрд долл. США². Прямой интерес России и стран Ближнего Востока, особенно на фоне начавшегося в 2026 г. геополитического конфликта в регионе, состоит в привлечении части этих инвестиций на приемлемых условиях [12].

Объем экспорта в Иран, Индию, Пакистан, страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии — целевые для России страны, тяготеющие к коридору, — составил в 2023 г. 225 млн т. Объем импорта из указанных стран в том же году достиг 8 млн т³. Следовательно, достижение объемов перевозок на уровне 80–100 млн т в случае модернизации инфраструктуры представляется вполне реалистичным, особенно с учетом объемов торговли с Китаем (47 млн т в 2025 г.⁴).

Современное состояние коридора «Север — Юг» и факторы, сдерживающие его развитие

МТК «Север — Юг» не противоречит широтным транспортным коридорам, а напротив, может дополнить и укрепить их [3; 6; 7; 11; 15].

В долгосрочной перспективе роль «мировой фабрики» товаров и «главного драйвера мировой экономики» вместе с Китаем (или даже вместо Китая) может начать играть Индия, ожидается увеличение роли Африки [4; 19]. Так, в 2018 г. на первое место в мире по темпам экономического роста вышла Эфиопия (благодаря копированию китайских методов управления) [6]. В настоящее время Южная Азия и Африка весьма привлекательны для транснациональных компаний в связи с дешевизной рабочей силы и наличием многих видов природных ресурсов. Создание транспортной инфраструктуры в рамках коридора «Север — Юг» позволит расширить взаимодействие с этими растущими рынками. В недавнем прошлом роль «мировой фабрики» вместо стран Запада начали играть Китай и другие страны Восточной Азии. Инфраструктура России, в частности, портовая и железнодорожная, оказалась не совсем готова к таким глобальным изменениям, ее модернизация происходила и продолжается сейчас скорее «по их факту», а не «для подготовки к ним». В случае с будущим Африки (с ее огромным ресурсным и демографическим потенциалом), Индии и всей Южной Азии коридор «Север — Юг» предоставляет возможность нашей стране «сыграть на опережение».

¹ Поколейческий конфликт [Электронный ресурс] // АО «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6663745> (дата обращения: 24.05.2026).

² Строительство канала из Каспия в Персидский залив: Иран согласен, а Россия? [Электронный ресурс] // RCMM. URL: <https://rcmm.ru/dorozhnoe-stroitelstvo/25302-stroitelstvo-kanala-iz-kaspiya-v-persidskiy-zaliv-iran-soglasen-a-rossiya.html> (дата обращения: 08.11.2025).

³ «Из варяг в персы»: перспективы развития МТК «Север — Юг» [Электронный ресурс] // NTransLab. URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 04.03.2026).

⁴ В 2025 году товарооборот России и Китая вырос более чем на 3% [Электронный ресурс] // ФГБУ «Редакция “Российской газеты”». URL: <https://rg.ru/2026/05/18/v-2025-godu-tovarooborot-rossii-i-kitaya-vyros-bolee-chem-na-3.html> (дата обращения: 24.05.2026).

Развитие перевозок в Евразии в меридиональном направлении в целом и по коридору «Север — Юг» в частности может привести к формированию так называемого «транспортного креста» их маршрутов, проходящих в широтном (в том числе Транссибирская магистраль и ее продолжение в Европе) и меридиональном направлении. Интерес России состоит в том, чтобы такой «крест» полностью или частично сформировался на ее территории, например, в Поволжье [18] или на Урале, что будет способствовать развитию транспортных центров, которые станут его «узлами».

Результаты и их обсуждение

Россия и Иран имеют общие геополитические, экономические интересы, важнейшие из них перечислены в табл. 1 [16].

Таблица 1

Общие интересы России и Ирана и возможная роль коридора «Север — Юг» в их реализации
 Table 1. Shared interests of Russia and Iran and the potential role of the North — South Corridor in their realization

Общий интерес государств	Возможная роль коридора в его реализации
Новые пути для ввоза импортных товаров	Россия может завозить товары из Индии, Китая и Восточной Азии в целом, Юго-Восточной Азии, Африки и других регионов мира. Иран может ввозить российские и европейские товары, а также из Китая и Восточной Азии
Новые пути для вывоза экспортных товаров	По коридору возможна транспортировка товаров из России и стран-партнеров на Ближний Восток, в Африку, Южную и Восточную Азию
Снижение негативного влияния санкций Запада	Вклад в решение задач по организации так называемого «параллельного импорта»
Рост доходной части бюджетов стран	Активизация внешней торговли, что позволит увеличить экспортные поступления и налоговые отчисления
Минимизация геополитических рисков	Уменьшить негативные последствия сценариев, при которых для России или Ирана будет ограничено вплоть до полного перекрытия использование других морских и сухопутных путей (через Черное, Красное, Балтийское моря и т. д.)
Развитие регионов	Содействие развитию тех регионов России и Ирана, по которым проходит коридор
Потребность в активизации въездного туризма, взаимные туристические поездки	Вклад в увеличение потока туристов. Имеются возможности для перевозок морским, железнодорожным и автобусным транспортом

Источник: составлено авторами

Достижение количественных показателей грузоперевозок по коридору «Север — Юг», указанных выше, затруднено без использования потенциала его железнодорожной составляющей. Для этого необходима реализация одного из следующих сценариев.

Сценарий 1. Восстановление перевозок через территорию Армении.

Сценарий 2. Соединение железных дорог Азербайджана и России, с одной стороны, и Ирана, с другой, благодаря завершению строительства дороги Астара — Решт (северный Иран).

Сценарий 3. Обеспечение перевозок через Туркменистан и Казахстан.

Факторы сдерживания развития коридора «Север — Юг»

В настоящее время развитие коридора сдерживается десятками факторов, которые могут быть объединены в группы, перечисленные ниже; для каждой из выделенных групп предложены меры по смягчению их негативного воздействия, учитывающие особенности данной группы.

1. *Логистические факторы.* К ним относится отсутствие железных дорог на некоторых участках или их слабая пропускная способность. Так, большинство железных дорог Ирана неэлектрифицированы и имеют лишь одну колею, как и среднеазиатские дороги и участок на юге Азербайджана от Ширвана до границы. Узким местом является и недостаточная ширина автомобильных дорог

в России и частично в Казахстане. К этой группе факторов относится и малая пропускная способность ряда автодорожных и железнодорожных погранпереходов, необходимость строительства обходов населенных пунктов для автомобильных дорог, малая пропускная способность каспийских и волжских портов. Для внутренних водных путей в России характерны недостаточные глубины на отдельных участках. Для «восточного», «среднеазиатского» звена сдерживающую роль играет и многочисленность государственных границ с таможенным контролем на них. Освоение рекреационного потенциала сдерживает отсутствие или недостаточное количество сквозных пассажирских автобусных, железнодорожных и морских маршрутов на многих участках, например, на участке Баку — Дербент, сложность пересечения границ некоторых государств. В 2026 г. на стыке логистических и геополитических факторов добавляется «белый лебедь» для коридора «Север — Юг» — частичное перекрытие Ормузского пролива, что, в отличие от перечисленного выше, уже оказывает на коридор заметное положительное воздействие¹.

2. *Технологические факторы* усугубляют воздействие первой группы факторов и относятся к инфраструктуре, обеспечивающей транспортное и рекреационное функционирование коридора. Они включают в себя износ речных и морских судов — их средний возраст здесь составляет 35 лет². К этой группе факторов относится и несовершенная система регулирования железнодорожного транспорта, качество дорожного покрытия и степень износа инфраструктуры, регулирующей перевозки, различная ширина железнодорожной колеи в России и Иране и т. д. Раскрытие рекреационного потенциала коридора сдерживает слабый уровень развития рекреационной инфраструктуры и низкая степень ее комфортности.
3. *Экономические, в частности, санкционные факторы* включают отсутствие доступа к платежным системам у России и Ирана, ограничения на торговлю рядом товаров [13 и др.]. На стыке санкционных и геополитических факторов можно отметить снижение объемов торговли с Европой после 2022 г. (в дальнейшем его воздействие может усилиться вследствие ухудшения экономической ситуации в Европе в 2026 г.), что может привести к нехватке грузов для перевозок даже в случае, если сдерживающее воздействие всех остальных факторов удастся нивелировать. Впрочем, снижение объемов торговли с Европой, скорее всего, компенсируется их ростом для торговли с Китаем, Индией и другими странами Глобального Юга.
4. *Геополитические (политические) факторы* — отношения, сложившиеся между Россией, странами Европы и странами, принадлежащими к коридору «Север — Юг». Особенно важными представляются отношения с Индией и Китаем, что во многом определяет экономический фактор — объем торговли с ними, который в случае с Китаем достиг 240 млрд долл. США в 2025 г.³ Факторы данной группы определяют востребованность маршрута, влияют на решение вопросов, связанных с его модернизацией и повышением эффективности функционирования. К сдерживающим политическим факторам относится нерегулярный характер работы межгосударственных структур, регулирующих функционирование коридора [18].
5. *Социальные факторы*: языковые и культурные барьеры, сдерживающие раскрытие туристического потенциала коридора. Слабый уровень культурного взаимодействия может отталкивать и деловые круги в странах, входящих в коридор, от активизации сотрудничества друг с другом.

Приведенная классификация факторов в достаточной мере условна, некоторые из них относятся к двум или даже более чем к двум выделенным группам.

Для каждой из выделенных групп факторов были предложены решения, которые позволят смягчить их сдерживающее воздействие (табл. 2). Если фактор относится более чем к одной группе, для смягчения

¹ NYT: между Россией и Ираном резко вырос объем торговли через Каспийское море [Электронный ресурс] // АО «Коммерсантъ». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8652864> (дата обращения: 14.05.2026).

² Аналитика транспортных коридоров [Электронный ресурс] // Морские вести России. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/113640/> (дата обращения: 04.03.2026).

³ Ушаков: товарооборот РФ и КНР за 2025 год достиг почти \$240 млрд [Электронный ресурс] // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/27447685> (дата обращения: 14.05.2026).

его негативного влияния необходимо применение рекомендаций, предложенных для всех групп факторов, к которым он относится.

Таблица 2

Группы факторов, сдерживающие развитие коридора «Север — Юг», и возможные решения по снижению их негативного влияния

Table 2. Groups of factors constraining the development of the North — South Corridor and possible solutions to mitigate their negative impact

Название группы	Возможные решения, смягчающие их воздействие на туризм	Возможные решения, смягчающие их воздействие на транзит грузов
Логистические	Организация «сквозных» железнодорожных и автобусных пассажирских перевозок (а также на отдельных отрезках коридора), поддержка круизного туризма в Каспийском море	В первую очередь — строительство железной дороги Астара — Решт. Во вторую — модернизация существующих железных дорог на их «узких» участках и строительство обходных автодорог вдоль городов
Технологические	Привлечение инвестиций в развитие туристической инфраструктуры странами, через которые проходит транспортный коридор. Важную роль здесь сыграет строительство нового курорта в России между Махачкалой и Дербентом в рамках проекта «Пять морей и озеро Байкал».	Обновление речных и морских судов либо отказ от речных и морских перевозок в пользу автомобильных и железнодорожных перевозок. Обновление оборудования на контрольно-пропускных пунктах на границах
Санкционные	Усиление международного сотрудничества для обеспечения возможности финансовых расчетов в валютах стран, по которым проходит коридор	Активизация торговых отношений со странами, не соблюдающими санкционные ограничения, а также торговля товарами и услугами, не подпадающими под санкции. Внедрение, оптимизация и распространение платежных систем, не подлежащих санкциям, например, «Мир», Union Pay и др. Дипломатические усилия по смягчению санкций
Геополитические и политические	Разработка рекомендаций по поведению для туристов, информационная работа с ними. Консульская работа с туристами при необходимости	Взаимные уступки стран друг другу для смягчения накопившихся конфликтов, обсуждение накопившихся проблем и поиск их решения; «выдавливание» и ограничение влияния внешних игроков из региона в тех случаях, если они оказывают деструктивное воздействие. Обеспечение регулярной и эффективной работы межгосударственных структур, отвечающих за функционирование коридора
Социальные	См. «Геополитические и политические»	Информационная работа по снижению негативного воздействия данной группы факторов. Распространение интернета и ИИ, что позволит смягчить языковые и культурные барьеры

Источник: составлено авторами

Туристический потенциал коридора «Север — Юг»

В Стратегии развития туризма в РФ до 2035 г. планируется увеличение объема экспорта туристских услуг до 10,75 млрд долл. [5] и необходимость роста к 2035 г. ее вклада в ВВП страны до 5% [2]. По

данным Росстата, в 2025 г. в России зафиксировано 8,1 млн туристических прибытий¹. Для реализации заявленных планов кроме увеличения количества внутренних туристических поездок необходим рост въездного рекреационного потока. Для достижения целевого объема экспорта туристических услуг без роста числа рекреантов необходим уровень трат примерно в 1400 долл. США на одного туриста. Но многие из них являются ими лишь формально или посещают Россию ненадолго (например, туристы из Китая и Казахстана в приграничных регионах), и такая сумма трат представляется нереалистичной.

Транспортный коридор «Север — Юг» здесь может внести определенный вклад, что подтверждается ростом доли Ирана и стран Ближнего Востока среди иностранцев, посещающих Россию².

После ухудшения отношений с европейскими странами, отменой прямого авиасообщения, поездов во все страны на запад от России, кроме Беларуси, многих автобусных перевозок, а также закрытия границ стран Восточной Европы для россиян новые зарубежные туристические маршруты представляются весьма востребованными. У РЖД имеется определенный опыт организации туристических поездок, в том числе и международных³. Так, кроме реализуемых уже на протяжении нескольких лет туров в Беларусь, в мае 2025 г. был реализован пробный тур в КНДР⁴.

Представляется перспективным при сохранении и углублении дружеских отношений с Ираном восстановление пассажирского сообщения по маршруту Махачкала — Тегеран. Запуск пассажирских и (или) экскурсионных поездов мог бы способствовать развитию въездного туризма — такая задача ставилась на самом высоком уровне⁵. В России, в частности в горах Кавказа, развиты виды рекреации, отсутствующие на Ближнем Востоке: горнолыжная и бальнеологическая [2], что могло бы привлечь туристов из Ирана и других стран Ближнего Востока. Так, процент оздоровительного и активного туризма для региона в сумме составляет 52% [Там же], среди них горнолыжный и бальнеологический туризм составляют существенную часть, как и пешеходный (горные походы), они также могут быть интересны иностранцам.

Значительная часть иностранных туристов предпочтет в качестве транспорта использовать самолет, но остальные могут рассмотреть как поезд, так и международные автобусы.

Потенциал российско-иранских взаимных туристических поездок реализуется в малой степени: в 2024 г., по данным Росстата, РФ посетило 57 тыс. туристов из Ирана. Зафиксировано увеличение турпотока на 52%, но пока такая сравнительно большая цифра — следствие «эффекта низкой базы».

Прирост турпотока по коридору «Север — Юг» может обеспечить создание всесезонного туристического комплекса «Каспийский прибрежный кластер» в рамках проекта «Пять морей и озеро Байкал» на побережье Каспийского моря между Махачкалой и Дербентом в Республике Дагестан. К 2030 г. здесь планируется создать более 14,5 тыс. мест размещения, а туристический поток может составить 700 тыс. чел. в год⁶. Представляется вполне вероятным, что часть из них может приезжать из Азербайджана и Ирана по коридору «Север — Юг».

В ходе совещания по вопросу создания федеральных круглогодичных курортов 28 марта 2024 г.⁷ руководитель Республики Дагестан С. А. Меликов отметил, что потенциал Каспийского кластера — 170 млн туристов в связи с близостью (по его словам, в «паре часов лета») Ирана, Турции и других стран. Такая оценка кажется весьма завышенной, однако при создании инфраструктуры высокого уровня комфорта, дипломатической и информационной поддержке представляется вполне реалистичным туристический поток из перечисленных стран объемом в несколько сот тысяч человек и более.

¹ Туризм в России [Электронный ресурс] // Росстат. URL: <https://ps.rosstat.gov.ru/tourism> (дата обращения: 04.03.2026).

² Иностраный турпоток в Россию в летнем сезоне 2025 года: предварительные итоги [Электронный ресурс] // АТОР. URL: <https://www.atorus.ru/article/inostrannyi-turpotok-v-rossiyu-v-letnem-sezone-2025-goda-predvaritelnye-itogi-64018> (дата обращения: 04.03.2026).

³ Инфраструктурные проекты ОАО «РЖД»: «Белорусский вояж» [Электронный ресурс] // РЖД. URL: <https://www.rzd.ru/ru/10419/page/103290?id=19493> (дата обращения: 04.03.2026).

⁴ Инфраструктурные проекты ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] // РЖД. В Корею. URL: <https://www.rzd.ru/ru/10419/page/103290?id=21021> (дата обращения: 04.03.2026).

⁵ Путин провел совещание в Дагестане [Электронный ресурс] // Ведомости. URL: https://www.vedomosti.ru/strana/north_caucasian/articles/2023/06/29/982974-putin-provel-dagestane-soveshanie (дата обращения: 04.03.2026).

⁶ Материалы совещания по вопросу создания федеральных круглогодичных курортов. 28.03.2024 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/73754> (дата обращения: 04.11.2025).

⁷ Там же.

Заключение

Транспортный и туристический потенциал коридора «Север — Юг» в настоящее время, в отличие от первых двух этапов его исторического развития, реализован лишь в малой степени. Вместе с тем функционирование коридора способствует укреплению политических, экономических, социальных (в частности, туристических) и культурных связей между входящими в него странами и населяющими их народами. Сотрудничество между Россией и Ираном дополнительно стимулируется санкциями, введенными Западом в отношении наших стран [13; 16]. Наличие надежных транспортных маршрутов, предусматривающих использование различных видов транспорта, позволяет снизить остроту рисков, связанных с санкционными ограничениями, и минимизировать их негативное воздействие.

Инвестиции в развитие инфраструктуры коридора «Север — Юг» позволят России и странам Закавказья, Средней Азии и Ближнего Востока подготовиться к ожидаемым структурным изменениям мировой экономики, связанным с возможным смещением ее «центра тяжести» из Восточной Азии в Южную Азию и Африку. Однако для раскрытия транспортного потенциала коридора необходимо смягчений негативного воздействия факторов, сдерживающих его развитие, которые могут быть объединены как минимум в пять основных групп: логистические, экономические (в том числе санкционные), геополитические (политические), социальные и технологические. Аналогичным образом могут быть систематизированы и факторы, способствующие развитию коридора «Север — Юг». С апреля 2026 г. особое значение среди них приобрели ограничения использования Ормузского пролива, а также стабильно высокие объемы торговли с Индией и Китаем.

В научной литературе потенциальный объем грузоперевозок по коридору «Север — Юг» в среднесрочной и долгосрочной перспективе оценивается от 25 до 100 млн т в год при условии модернизации существующих инфраструктурных ограничений, крупнейшим из которых является строительство новой железной дороги через Иран. При этом значительные объемы товарооборота с Китаем и усложнение использования альтернативных маршрутов по геополитическим причинам делают сценарий недостаточной загрузки коридора маловероятным.

Туристический потенциал коридора «Север — Юг» заслуживает отдельного внимания. В отличие от транзитного потенциала, он остается сравнительно слабо изученным в научной литературе и недостаточно представленным в информационном пространстве. При создании комфортных условий для перемещения автомобильным, железнодорожным и морским транспортом, а также при сохранении относительно стабильной геополитической обстановки на Ближнем Востоке вероятность существенного роста въездного туристического потока из стран региона достаточно высока. Использование наземных видов транспорта в дополнение к авиасообщению либо в качестве его альтернативы позволит туристам знакомиться с достопримечательностями не только в пункте назначения, но и по маршруту следования. На юге России развиты различные виды туризма, способные привлечь рекреантов из стран Ближнего Востока, включая круизный, железнодорожный, бальнеологический и горнолыжный туризм. Заинтересовать могут и возможности для экологического туризма [20], который позволяет знакомиться с уникальными ландшафтами Кавказских гор (западная часть Северного Кавказа входит в список Всемирного природного наследия ЮНЕСКО). Росту туристического потока будет способствовать устранение сдерживающих факторов, прежде всего логистических ограничений, чему, в частности, может содействовать создание нового курорта в Республике Дагестан.

Список литературы

1. *Акимова О. Е., Кожухова М. Т., Айбазова М. С.* Развитие туризма в России на современном этапе: вызовы и перспективы // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер. 5: Экономика. 2025. № 1 (355). С. 17–27. EDN: OIEBFN. DOI: 10.53598/2410-3683-2025-1-355-17-27
2. *Ахмедова Л. Ш., Солтанмурадова З. И., Дандамаева Р. Г., Идзиев Г. И.* Анализ современного состояния и тенденции развития туристической сферы в регионах Северного Кавказа // Юг России: экология, развитие. 2024. Т. 19, № 2. С. 104–116. EDN: TMJZLA. DOI: 10.18470/1992-10982024-2-10

3. Бром А. Е., Моисеенко А. М., Колов А. В. Тенденции и проблемы развития международного транспортного коридора «Север — Юг» // Московский экономический журнал. 2020. № 12. С. 49. EDN: CYTRSK. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10839
4. Галищева Н. В. Глобализация индийской экономики: тенденции и перспективы // Вестник МГИМО-Университета. 2017. № 2 (53). С. 71–89. EDN: YZHWVF. DOI: 10.24833/2071-8160-2017-2-53-71-89
5. Гвоздева М. А., Баринаева В. А., Леваков П. А. Трансформация туризма в парадигме устойчивого развития // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2025. Т. 19, № 4. С. 59–70. EDN: LXUKHL
6. Глазьев С. Ю. Как построить Большое евразийское партнерство? // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. Т. 15, № 3. С. 9–14. EDN: DVSUCK. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-03-9-14
7. Золотых В. Р., Ахметзянова Д. И. Участие России в реализации китайского проекта «Один пояс — один путь»: возможности и риски // Вестник Удмуртского университета. Социология. Политология. Международные отношения. 2021. Т. 5, № 2. С. 205–210. EDN: CZRLSN. DOI: 10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210
8. Кожокин Е. М. Транспортный коридор Север — Юг в условиях новой реальности // Геоэкономика энергетики. 2022. № 4 (20). С. 36–55. EDN: JUHRPL. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_36
9. 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. Т. 21, № 2. С. 332–348. EDN: MANPOB. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-2-61
10. Кулагина Л. М., Дунаева Е. В. Граница России с Ираном (история формирования). М. : ИВ РАН, 1998. 119 с. ISBN: 5-89282-098-X.
11. Лузинян С. Г., Семенова Н. К. Международный коридор «Север — Юг»: транспортный проект или большая политика? // Азия и Африка сегодня. 2023. № 12. С. 5–14. EDN: SJKGLM. DOI: 10.31857/S032150750029003-5
12. Мамедова Н. В., Галищева Н. В., Масумова Н. Р. Внешнеэкономические связи азиатских государств (на примере Индии, Ирана и Турции). М. : МГИМО-Университет, 2019. 167 с. ISBN: 978-5-9228-2076-9.
13. Мамедова Н. М. Иран и западные санкции // Полицентричный мир. 2024. Т. 1 (1–2). С. 24–32. EDN: FYIBPX. DOI: 10.20542/pwj-2024-1(1-2)-24-32
14. Небренчин А. С., Небренчин С. М. Перспективы участия РФ в китайском геоэкономическом проекте «Один пояс, один путь» // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2018. № 1. Часть 2. С. 282–287. EDN: VQGNIO
15. Полищук А. И., Соболева А. С., Карими Риabi Э. Развитие российско-иранских культурных связей в начале XXI в. // Вестник РУДН. Серия: Международные отношения. 2018. Т. 18, № 2. С. 368–386. EDN: XTRJFJ. DOI: 10.22363/2313-0660-2018-18-2-368-386
16. Сейеди Асл С., Забардаст Аламдари Ш. Новая динамика и перспективы в отношениях между Ираном и Россией // Вестник международных организаций. 2025. Т. 20, № 1. С. 89–105. EDN: TYSYXJ. DOI: 10.17323/1996-7845-2025-01-05
17. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. СПб. : Нестор-История, 2014. 800 с. ISBN: 978-5-4469-0417-4. EDN: TISNGF
18. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север — Юг» // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 9. С. 229–244. EDN: TFQGX
19. Шавлай Э. П. Экономическое сотрудничество Индии и Китая — искусство балансирования // Terra Economicus. 2021. Т. 19, № 3. С. 65–77. EDN: VJHUCL. DOI: 10.18522/2073-6606-2021-19-3-65-77
20. Danish, Wang Z. Dynamic Relationship between Tourism Economic Growth and Environmental Quality // Journal of Sustainable Tourism. 2019. Vol. 26 (11). P. 1928–1943. DOI: 10.1080/09669582.2018.1526293

Об авторах:

Санин Александр Юрьевич, кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Государственный океанографический институт имени Н. Н. Зубова, Росгидромет (Москва, Российская Федерация);
e-mail: eather86@mail.ru; ORCID: 0000-0002-9171-4345

Кулаковская Валентина Андреевна, научный сотрудник, Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова РАН (Москва, Российская Федерация);
e-mail: kulakovskayava@imemo.ru; ORCID: 0000-0001-6463-6858

References

1. Akimova, O. E., Kozhukhova, M. T., Aibazova, M. S. Development of Tourism in Russia at the Present Stage: Challenges and Prospects // *Bulletin of Adyghe State University. Series 5: Economics*. 2025. No. 1 (355). P. 17–27. (In Russ.) EDN: OIEBFN. DOI: 10.53598/2410-3683-2025-1-355-17-27
2. Akhmedova, L. Sh., Soltanmuradova, Z. I., Dandamaeva, R. G., Idziev, G. I. Analysis of the Current State and Development Trends of the Tourism Sector in the Regions of the North Caucasus // *South of Russia: Ecology, Development*. 2024. Vol. 19, No. 2. P. 104–116. (In Russ.) EDN: TMJZLA. DOI: 10.18470/1992-10982024-2-10
3. Brom, A. E., Moiseenko, A. M., Kolov, A. V. Trends and Problems in the Development of the International North — South Transport Corridor // *Moscow Economic Journal*. 2020. No. 12. P. 49. (In Russ.) EDN: CYTRSK. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10839
4. Galishcheva, N. V. Globalization of the Indian Economy: Main Trends and Prospects // *MGIMO Review of International Relations*. 2017. Vol. 10 (2). P. 71–89. (In Russ.) EDN: YZHWVF. DOI: 10.24833/2071-8160-2017-2-53-71-89
5. Gvozdeva, M. A., Barinova, V. A., Levakov, P. A. Transformation of Tourism within the Sustainable Development Paradigm // *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*. 2025. Vol. 19, No. 4. P. 59–70. (In Russ.) EDN: LXKHL
6. Glazyev, S. Yu. How to Build the Greater Eurasian Partnership? // *Eurasian Integration: Economics, Law, Politics*. 2021. Vol. 15, No. 3. P. 9–14. (In Russ.) EDN: DVSUCK. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-03-9-14
7. Zolotikh, V. R., Akhmetzyanova, D. I. Russia's Participation in the Implementation of China's Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks // *Bulletin of Udmurt University. Sociology. Political Science. International Relations*. 2021. Vol. 5, No. 2. P. 205–210. (In Russ.) EDN: CZRLSN. DOI: 10.35634/2587-9030-2021-5-2-205-210
8. Kozhokin, E. M. The North — South Transport Corridor in the Context of New Realities // *Energy Geoeconomics*. 2022. No. 4 (20). P. 36–55. (In Russ.) EDN: JUHRPL. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_36
9. Krylatov, A. Yu., Fedorova, M. A., Raevskaya, A. P. Assessing the Impact of the International North — South Transport Corridor on Transit Time of Regional and Global Freight Flows // *Economy of Region*. 2025. Vol. 21, No. 2. P. 332–348. (In Russ.) EDN: MANPOB. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-2-61
10. Kulagina, L. M., Dunaeva, E. V. *The Russia — Iran Border: Formation History*. Moscow : Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, 1998. 119 p. ISBN: 5-89282-098-X. (In Russ.)
11. Luzinyan, S. G., Semenova, N. K. The International North — South Corridor: A Transport Project or Big Politics? // *Asia and Africa Today*. 2023. No. 12. P.5–14. (In Russ.) EDN: SJKGLM. DOI: 10.31857/S032150750029003-5
12. Mamedova, N. V., Galishcheva, N. V., Masumova, N. R. // *Foreign Economic Relations of Asian States (Case Studies of India, Iran, and Turkey)*. Moscow : MGIMO University, 2019. 167 p. ISBN: 978-5-9228-2076-9. (In Russ.)

13. Mamedova, N. M. Iran and Western sanctions // Polycentric World. 2024. Vol. 1 (1–2). P. 24–32. (In Russ.) EDN: FYIBPX. DOI: 10.20542/pwj-2024-1(1-2)-24-32
14. Nebrenchin, A. S., Nebrenchin, S. M. Prospects for Russia’s Participation in China’s Geo-Economic Project “One Belt, One Road” // Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation. 2018. P. 282–287. (In Russ.) EDN: VQGNIO
15. Polishchuk, A. I., Soboleva, A. S., Karimi Riabi, E. Development of Russian-Iranian Cultural Relations in the Early 21st Century // Vestnik RUDN. International Relations. 2018. Vol. 18, No. 2. P. 368–386. (In Russ.) EDN: XTRFJF. DOI: 10.22363/2313-0660-2018-18-2-368-386
16. Seyedi Asl, S., Zabardast Alamdari, Sh. New Dynamics and Prospects in Iran — Russia Relations // International Organisations Research Journal. 2025. Vol. 20, No. 1. P. 89–105. (In Russ.) EDN: TYSYXJ. DOI: 10.17323/1996-7845-2025-01-05
17. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. Formation of an Evolutionary Model of Russia’s Transport and Transit System under Integration and Globalization. Saint Petersburg : Nestor-Istoriya, 2014. 800 p. ISBN: 978-5-4469-0417-4. (In Russ.) EDN: TISNGF
18. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. Formation of a New Evolutionary Concept for Increasing the Freight Base of the North — South Transport Corridors // Regional Problems of Economic Transformation. 2014. No. 9. P. 229–244. (In Russ.) EDN: TFQGX
19. Shavlay, E. P. Economic Cooperation between India and China: The Art of Balancing // Terra Economicus. 2021. Vol. 19, No. 3. P. 65–77. (In Russ.) EDN: VJHUCL. DOI: 10.18522/2073-6606-2021-19-3-65-77
20. Danish, Wang, Z. Dynamic Relationship between Tourism Economic Growth and Environmental Quality // Journal of Sustainable Tourism. 2019. Vol. 26, No. 11. P. 1928–1943. DOI: 10.1080/09669582.2018.1526293

About the authors:

Alexander Yu. Sanin, PhD in Geography, Senior Research Fellow, N. N. Zubov State Oceanographic Institute, Roshydromet (Moscow, Russian Federation);
e-mail: eather86@mail.ru; ORCID: 0000-0002-9171-4345

Valentina A. Kulakovskaya, Research Fellow, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences (Moscow, Russian Federation);
e-mail: kulakovskayava@imemo.ru; ORCID: 0000-0001-6463-6858

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

© Санин А. Ю., Кулаковская В. А., 2026