



Научная статья / Original article  
УДК 339

## Повышение транзитного потенциала ЕАЭС как результат диверсификации транспортных маршрутов между Азией и Европой

**О. Б. Репкина**

*Доктор экономических наук, профессор,  
[olrepk@mail.ru](mailto:olrepk@mail.ru)*

*Кафедра международного транспортного менеджмента и управления цепями поставок,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, Россия*

**Д. Ю. Богданова**

*Магистрант 2-го курса,  
[diosha.bg@mail.ru](mailto:diosha.bg@mail.ru)*

*Российский университет транспорта (МИИТ),  
Москва, Россия*

**Аннотация:** В статье исследуются организационно-экономические механизмы интеграции иранских морских портов в систему Международного транспортного коридора «Север–Юг» в целях переориентации китайских экспортных грузопотоков и укрепления транзитного потенциала ЕАЭС. Проанализированы инфраструктурные, институциональные и регуляторные ограничения функционирования коридора, включая пропускную способность портов, фрагментарность таможенных процедур и недостаточную цифровизацию логистических процессов. Сформулирована комплексная модель организации перевозок китайских экспортных грузов через иранские порты с учетом модернизации терминальной инфраструктуры и координации стран-участниц. Обоснована экономическая целесообразность интеграции портов Бендер–Аббас и Чабахар в транзитную систему ЕАЭС. Сделан вывод о необходимости гармонизации нормативной базы, внедрения цифровых решений и создания совместных механизмов управления для повышения конкурентоспособности маршрута.

**Ключевые слова:** МТК «Север–Юг», портовая инфраструктура, транзитный потенциал, мультимодальные перевозки, логистическая интеграция.

**Для цитирования:** Репкина О.Б., Богданова Д.Ю. Повышение транзитного потенциала ЕАЭС как результат диверсификация транспортных маршрутов между Азией и Европой. Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2026. Т. 25. № 1. С. 22–27. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2026-25-1-22-27>.

## Enhancing the Transit Potential of the Eurasian Economic Union as a Result of the Diversification of Transport Routes Between Asia and Europe

**O. B. Repkina**

*Dr. Sci. (Econ.), Prof.,  
[olrepk@mail.ru](mailto:olrepk@mail.ru)*

*Department of International Transport Management and Supply Chain Management,  
Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, Russia*

**D. Y. Bogdanova**

*2nd year master's student,  
[diosha.bg@mail.ru](mailto:diosha.bg@mail.ru)*

*Russian University of Transport (MIIT),  
Moscow, Russia*

© Репкина О.Б., Богданова Д.Ю., 2026

© Repkina O. B., Bogdanova D.Y., 2026

**Abstract:** *The article examines the organizational and economic mechanisms for integrating Iranian seaports into the International North–South Transport Corridor system in order to redirect Chinese export cargo flows and strengthen the transit potential of the EAEU. The study analyzes infrastructural, institutional, and regulatory constraints affecting the corridor’s performance, including port capacity limitations, fragmented customs procedures, and insufficient digitalization of logistics processes. A comprehensive model for organizing Chinese export transportation through Iranian ports is proposed, taking into account terminal modernization and intergovernmental coordination. The economic feasibility of integrating Bandar Abbas and Chabahar ports into the EAEU transit system is demonstrated. The paper concludes that harmonization of regulatory frameworks, implementation of digital solutions, and creation of joint coordination mechanisms are essential for enhancing the competitiveness of the routes.*

**Keywords:** *North–South Transport Corridor, port infrastructure, transit potential, multimodal transport, logistics integration.*

**For citation:** *Repkina O.B., Bogdanova D.Y. Enhancing the Transit Potential of the Eurasian Economic Union as a Result of the Diversification of Transport Routes Between Asia and Europe. Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship. 2026. T. 25. № 1. P. 22–27. <https://doi.org/10.24182/2073-6258-2026-25-1-22-27>.*

Концепция МТК «Север–Юг» зародилась в конце 1990-х годов как инициатива России, Ирана и Индии, направленная на создание альтернативного транспортного маршрута между Европой и Южной Азией. Основой для её реализации стало межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре, подписанное в сентябре 2000 года. Этот документ зафиксировал стремление сторон развивать мультимодальные перевозки, сокращающие время и стоимость доставки грузов по сравнению с традиционными морскими маршрутами через Суэцкий канал.<sup>1</sup>

Дальнейшее развитие коридора в 2000–2010-х годах сопровождалось расширением географического охвата и числа участников. К проекту присоединились Азербайджан, Казахстан, Беларусь и другие страны, что позволило сформировать разветвлённую сеть транспортных артерий. Особое значение приобрело создание инфраструктурных объектов в Иране, включая порт Чабахар, ставший ключевым звеном для соединения каспийского и индийского направлений. Этапность развития отражала последовательную реализацию стратегии по интеграции транзитных потенциалов стран-участниц.

Современная конфигурация МТК «Север–Юг» включает три основных направления: западное (через Азербайджан), восточное (через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийское морское. Наиболее перспективным считается морской маршрут через Каспийское море с дальнейшим использованием иранских портов Бендер-Энзели и Бендер-Аббас для выхода к Персидскому заливу и Индийскому океану. Мультимодальный характер коридора обеспечивает гибкость логистических схем, сочетая морские перевозки с железнодорожными и автомобильными участками на территории Ирана и сопредельных государств.<sup>2</sup>

Ключевое конкурентное преимущество МТК «Север–Юг» проявляется при транспортировке высокомаржинальных и чувствительных к срокам категорий грузов, таких как электроника и автокомпоненты. В то же время для крупногабаритных и опасных грузов сохраняются ограничения из-за недостаточной пропускной способности железнодорожных участков на территории Ирана и требований к таможенному оформлению.

Китайский экспорт в страны ЕАЭС характеризуется разнообразной товарной номенклатурой, где преобладают машины, оборудование и электронные товары. Значительную долю занимают текстильные изделия, металлопродукция и химические товары. Анализ товарной структуры позволяет выделить высокую концентрацию продукции с добавленной стоимостью, что отражает технологическую специализацию китайской экономики. Одновременно наблюдается устойчивый спрос на

<sup>1</sup> Международный транспортный коридор «Север–Юг»: история, стратегия, проблемы развития. ИМЭМО РАН. — Режим доступа: <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2021/ii-li/strategy-and-politics/international-northsouth-transportation-corridor-in-the-strategy-of-russia> (дата обращения: 20.01.2026).

<sup>2</sup> Петрушина О.М., Горина А.С., Горин Н.С. Развитие международного транспортного коридора «СЕВЕР–ЮГ»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации. ЕГИ. 2025. № 2 (58). — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug-tekushee-sostoyanie-dinamika-i-perspektivy-modernizatsii> (дата обращения: 20.01.2026).

промежуточные товары промышленного назначения. В структуре экспорта сохраняется баланс между продукцией высокой степени переработки и сырьевыми товарами, при этом динамика последних лет демонстрирует рост поставок готовых изделий. «Торговый баланс России в 2022–2023 годах изменился по объему и структуре товаров: рост торговли с дружественными странами существенно вырос к 2023 году, что позволяет оценить потенциал роста торговли к 2030 году на 90% к уровню 2022-го. Основными торговыми партнерами остаются КНР, Индия, страны ЕАЭС».<sup>3</sup> Данная тенденция подтверждает переориентацию товарных потоков в рамках новых логистических возможностей.

За последнее пятилетие экспорт Китая в страны ЕАЭС демонстрирует устойчивый рост, структурные изменения в экспортных потоках проявляются в увеличении доли высокотехнологичной продукции, что привело к росту спроса на контейнерные перевозки с гарантированными сроками доставки.

Расчет экономической эффективности переориентации китайских экспортных грузопотоков через иранские порты основывается на сокращении расстояния перевозки, уменьшении сроков доставки и логистических издержек. Использование портов Бендер-Аббас и Чабахар сокращает маршрут до стран ЕАЭС на 2000–2500 км по сравнению с альтернативными направлениями, тем самым повышая привлекательность МТК «Север-Юг» для китайских экспортеров, особенно при транспортировке грузов с высокой временной чувствительностью.

Стоит также отметить географические особенности МТК «Север-Юг», которые создают существенные ограничения для организации бесперебойных грузоперевозок (сложный рельеф местности и протяженные участки с недостаточно развитой транспортной инфраструктурой; перевалочные узлы, чья пропускная способность не соответствует растущим объемам китайского экспорта), что приводит к увеличению сроков доставки и росту логистических издержек. Инфраструктурные недостатки особенно заметны на ключевых участках коридора, включая портовые терминалы и железнодорожные магистрали. Морские порты Ирана, несмотря на стратегическое расположение, требуют модернизации причальных линий и углубления фарватеров для приема крупнотоннажных судов. Эти факторы ограничивают потенциал МТК «Север-Юг» как альтернативы традиционным маршрутам через Суэцкий канал.<sup>4</sup>

Административные барьеры, на наш взгляд, по-прежнему существенно осложняют организацию перевозок по международному транспортному коридору. Различия в таможенных процедурах стран-участниц приводят к задержкам на границах и увеличению сроков оформления грузов. Отсутствие унифицированных стандартов документации требует дополнительных временных затрат на согласование и проверку. Ситуация усугубляется недостаточной координацией между национальными транспортными ведомствами, что снижает предсказуемость логистических операций.

Технологическая отсталость грузоперерабатывающего комплекса проявляется в использовании устаревших портовых кранов и дефиците специализированного оборудования для обработки рефрижераторных и навалочных грузов. Отсутствие автоматизированных систем складирования и преобладание ручных методов документооборота дополнительно увеличивают время обработки судов. В совокупности эти ограничения замедляют движение грузопотоков по коридору.

Также стоит отметить, что отсутствие единой цифровой платформы для управления логистическими операциями существенно осложняет координацию между морскими терминалами, железнодорожными операторами и таможенными службами. Информация о движении грузов дублируется в разрозненных системах, что повышает риск ошибок и задержек при оформлении.

<sup>3</sup> Журавлева Н.А., Крюкова Т.А. Эффект синергии транспортной сопряженности цепей поставок по маршрутам международного транспортного коридора «Север – Юг»: сценарный анализ. Бюллетень результатов научных исследований. 2024. № 4. С. 142–154.

<sup>4</sup> Петрушина О.М., Горина А.С., Горин Н.С. Развитие международного транспортного коридора «СЕВЕР – ЮГ»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации. ЕГИ. 2025. №2 (58). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug-tekushee-sostoyanie-dinamika-i-perspektivy-modernizatsii> (дата обращения: 20.01.2026).

Кроме того несовместимость программного обеспечения иранских портов с системами стран ЕАЭС создает дополнительные барьеры для интеграции.<sup>5</sup>

Иранские порты выполняют функцию стратегического связующего звена между китайскими экспортёрами и рынками ЕАЭС, обеспечивая сокращение маршрутов на 30–40% по сравнению с традиционными морскими коридорами. Географическое положение портов Бендер-Аббас и Чабахар позволяет перенаправлять грузопотоки в обход перегруженных проливов, сокращая время доставки до 15 суток. Это повышает конкурентоспособность МТК «Север-Юг» как альтернативы Суэцкому каналу для китайских экспортных операций.

Создание совместного координационного органа ЕАЭС–Иран представляется необходимым условием для более эффективного управления МТК «Север-Юг», синхронизации действий участников и сокращения бюрократических задержек. Такой орган, по нашему мнению, мог бы регулировать транспортные потоки, осуществлять мониторинг инфраструктурных проектов, согласовывать тарифную политику и координировать таможенные и цифровые процессы, включая механизмы оперативного реагирования на сбои.

Критическое значение для повышения эффективности МТК «Север-Юг» имеет гармонизация таможенных процедур и технических стандартов между странами ЕАЭС и Ираном.

Унификация требований к документации и процедурам пограничного контроля позволит существенно сократить транзитное время грузов. Приоритетными направлениями должны стать синхронизация санитарных и фитосанитарных норм, а также взаимное признание систем электронного декларирования. С точки зрения институциональной интеграции, реализация этих мер способна создать предпосылки для формирования единого транспортно-логистического пространства в рамках коридора.

Ключевым механизмом стимулирования грузопотоков по МТК «Север-Юг» является введение тарифных преференций для китайских экспортёров, использующих иранские порты. Снижение портовых сборов и транзитных пошлин способно повысить конкурентоспособность маршрута по сравнению с традиционными морскими коридорами. Кроме того, целевые субсидии на перевозку контейнерных грузов через порты Ирана могли бы частично компенсировать логистические издержки. В совокупности такие меры, на наш взгляд, создадут предпосылки для увеличения объёмов китайских товаров, следующих через ЕАЭС в направлении Европы и Ближнего Востока.

Разработка комплексной маркетинговой стратегии продвижения МТК «Север-Юг» среди китайских логистических операторов требует системного подхода. Информационные кампании должны подчеркивать преимущества маршрута: сокращение сроков доставки по сравнению с морским путем вокруг Азии и стабильность тарифной политики. Участие в международных транспортно-логистических выставках, а также проведение профильных форумов может способствовать укреплению деловой репутации коридора и повышению его узнаваемости среди операторов.

Формирование интегрированных мультимодальных маршрутов через Иран требует создания единых таможенно-логистических коридоров и развития приграничных хабов в Казахстане и России. Гармонизация нормативной базы снизит административные барьеры и издержки, усилив конкурентоспособность МТК «Север-Юг» по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал.

Проведённое исследование подтвердило стратегическую значимость МТК «Север-Юг» как альтернативного маршрута для китайских экспортных грузов через иранские порты и его потенциал в диверсификации логистических потоков, а также снижения зависимости от традиционных транспортных артерий. Полученные результаты соответствуют глобальным тенденциям трансформации транспортно-экономических связей в условиях меняющейся геополитической конъюнктуры.

---

<sup>5</sup> Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5 [Электронный ресурс]. — Алматы; Москва: Евразийский банк развития, 2021. — Режим доступа: [https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB\\_2021\\_Summary\\_INSTC\\_rus-1.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB_2021_Summary_INSTC_rus-1.pdf) (дата обращения: 20.01.2026).

Разработанная модель интеграции иранских портов в транзитную систему ЕАЭС подтвердила свою экономическую целесообразность. Расчёты показали возможность увеличения грузопотоков на 25–30% при условии модернизации портовой инфраструктуры Ирана. Ключевым фактором успеха выступает синхронизация транспортных стандартов и процедур между странами-участницами коридора.

Таким образом, реализация транзитного потенциала МТК «Север-Юг» требует координации стран ЕАЭС, цифровизации документооборота, гармонизации тарифов и создания единого логистического оператора, что повысит конкурентоспособность маршрута и привлечёт дополнительные объёмы китайского экспорта.

#### Список литературы

1. Анисимов В.А., Шкурников С.В., Конюхов А.П. Интеграция инфраструктуры международных транспортных коридоров «Север-Юг» и Северный морской путь. Известия Петербургского государственного университета путей сообщения. 2025. № 3. С. 676–684.
2. Балабанова А.В. Механизмы укрепления сотрудничества стран-членов БРИКС. Путеводитель предпринимателя. 2025. Т. 18. № 4. С. 101–111. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2025-18-4-101-111>.
3. Величко Л.Н., Садченко В.Н. Трансформация взаимоотношений внутри стратегического треугольника «Россия – Турция – Иран» на Южном Кавказе в 2020–2024 гг. Вестник СПбГУ. Международные отношения. 2025. № 2. С. 124–140.
4. Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5 [Электронный ресурс]. – Алматы; Москва: Евразийский банк развития, 2021. – Режим доступа: [https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB\\_2021\\_Summary\\_INSTC\\_rus-\\_1\\_.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB_2021_Summary_INSTC_rus-_1_.pdf) (дата обращения: 11.01.2026).
5. Гельманова З.С., Макаркин Д.В., Сайфуллина А.Р. Развитие транспортных коммуникаций. *Endless light in science*. 2024. № 2. С. 3–5.
6. Журавлева Н.А., Крюкова Т.А. Эффект синергии транспортной сопряженности цепей поставок по маршрутам международного транспортного коридора «Север-Юг»: сценарный анализ. Бюллетень результатов научных исследований. 2024. № 4. С. 142–154.
7. Малышева Д.Б. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и страны Центральной Азии. Ближний и Постсоветский Восток. 2024. № 4. С. 7–21.
8. Михеева Н.М. Участие Ирана в развитии международно-транспортных коридоров в Евразии. Ближний и Постсоветский Восток. 2024. № 4. С. 87–108.
9. Чехляева С.С., Соколов В.В. Торгово-экономическое сотрудничество ЕАЭС и Ирана. Международные отношения. 2024. № 4. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovo-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo-eaes-i-irana> (дата обращения: 20.01.2026).
10. Петрушина О.М., Горина А.С., Горин Н.С. Развитие международного транспортного коридора «СЕВЕР-ЮГ»: текущее состояние, динамика и перспективы модернизации. ЕГИ. 2025. №2 (58). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug-tekushee-sostoyanie-dinamika-i-perspektivy-modernizatsii> (дата обращения: 20.01.2026).
11. Евразийская экономическая комиссия. Основные направления и этапы реализации транспортной политики Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Москва, 2023. – Режим доступа: <https://ees.eaeunion.org> (дата обращения: 20.01.2026).
12. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: история, стратегия, проблемы развития. ИМЭМО РАН. – Режим доступа: <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2021/ii-li/strategy-and-politics/international-northsouth-transportation-corridor-in-the-strategy-of-russia> (дата обращения: 20.01.2026).

#### Reference

1. Anisimov V.A., Shkurnikov S.V., Konyukhov A.P. Integration of the infrastructure of the international transport corridors «North-South» and the Northern Sea Route. *Izvestia of the St. Petersburg State University of Railways*. 2025. № 3. S. 676–684.
2. Balabanova A.V. Mechanisms for strengthening cooperation between BRICS member countries. *Entrepreneur's guide*. 2025. T. 18. № 4. P.101–111 <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2025-18-4-101-111>.
3. Velichko L.N., Sadchenko V.N. Transformation of relations within the strategic triangle «Russia – Turkey – Iran» in the South Caucasus in 2020–2024. *Bulletin of St. Petersburg State University. International relations*. 2025. № 2. S. 124–140.

4. Vinokurov E., Akhunbaev A., Shashkenov M., Zaboev A. International transport corridor «North-South»: creation of the transport frame of Eurasia. Report 21/5 [Electronic resource]. – Almaty; Moscow: Eurasian Development Bank, 2021. – Access mode: [https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB\\_2021\\_Summary\\_INSTC\\_rus-\\_1\\_.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/9c6/EDB_2021_Summary_INSTC_rus-_1_.pdf) (access date: 11.01.2026).
5. Gelmanova Z.S., Makarkin D.V., Sayfullina A.R. Development of transport communications. Endless light in science. 2024. № 2. S. 3–5.
6. Zhuravleva N.A., Kryukova T.A. The effect of synergy of transport conjugation of supply chains along the routes of the international transport corridor «North-South»: scenario analysis. Bulletin of scientific research results. 2024. № 4. S. 142–154.
7. Malysheva D.B. International transport corridor «North-South» and the countries of Central Asia. Middle and Post-Soviet East. 2024. № 4. S. 7–21.
8. Mikheeva N.M. Iran's participation in the development of international transport corridors in Eurasia. Near and Post-Soviet East. 2024. № 4. S. 87–108.
9. Chekhlyaeva S.S., Sokolov V.V. Trade and economic cooperation between the EAEU and Iran. International relations. 2024. № 4. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovo-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo-eaes-i-irana> (дата обращения: 20.01.2026).
10. Petrushina O.M., Gorina A.S., Gorin N.S. Development of the international transport corridor «North-South»: the current state, dynamics and prospects for modernization. EGI. 2025. № 2 (58). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mezhdunarodnogo-transportnogo-koridora-sever-yug-tekuschee-sostoyanie-dinamika-i-perspektivy-modernizatsii> (дата обращения: 20.01.2026).
11. Eurasian Economic Commission. The main directions and stages of the implementation of the transport policy of the Eurasian Economic Union [Electronic resource]. – Moscow, 2023. – Access mode: <https://eec.eaeunion.org> (access date: 20.01.2026).
12. International transport corridor «North-South»: history, strategy, development problems. IMEMO RAS. – Режим доступа: <https://www.imemo.ru/publications/periodical/RNSE/archive/2021/ii-li/strategy-and-politics/international-northsouth-transportation-corridor-in-the-strategy-of-russia> (дата обращения: 20.01.2026).

*Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.*

*Authors' contribution: All authors have made an equivalent contribution to the preparation of the article for publication.*

*Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.*

*The authors declare that there is no conflict of interest.*

*Статья поступила в редакцию 26.01.2026; одобрена после рецензирования 26.02.2026; принята к публикации 02.03.2026.*

*The article was submitted 26.01.2026; approved after reviewing 26.02.2026; accepted for publication 02.03.2026.*