

**ФОРМИРОВАНИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ
КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ
ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ СЕВЕР-ЮГ**

Григорьев А.Ю., Мочалов А.И.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова,
г. Санкт-Петербург,
e-mail: mai_d@mail.ru*

Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляет собой стратегически важный маршрут, связывающий Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии, создавая новые перспективы для роста товарооборота и расширения рынков для российских производителей [1, 2].

Ниже рассматриваются строящиеся и проектируемые коридоры, оцениваются их основные характеристики и потенциальные преимущества, возможные риски, связанные со строительством и их эксплуатацией. Анализируются географические и финансово-экономические факторы, влияющие на перспективы реализации новых маршрутов [3].

Наличие нескольких ветвей МТК «Север-Юг» (рис. 1) адаптирует маршруты в зависимости от политических и логистических условий. Каждая из ветвей коридора имеет свою специфику, включая длину участков, долю морских и наземных перевозок, количество перегрузок (таблица 1).

Маршрут западной ветви проходит от России через территорию Азербайджана в Иран до порта Бендер-Аббас. Западная ветвь остаётся приоритетной для большинства грузоотправителей, которым важен баланс между сроком и стоимостью доставки. Восточная ветвь начинается в России проходит через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и далее к порту Бендер-Аббас в Иране. Ветвь активно начала развитие в 2023 году и является перспективной альтернативой западному маршруту. Транскаспийская ветка проходит по

морскому маршруту через порт России, Каспийское море, иранские порты, далее по суше в порт Бендер-Аббас.



Рис. 1. Ветви МТК «Север-Юг»

Таблица 1. Сравнительный анализ ветвей МТК «Север-Юг»

Параметр	Западная ветвь	Восточная ветвь	Транскаспийская ветвь
1	2	3	4
Маршрут	Россия→ Азербайджан→ Иран (Бендер-Аббас)	Россия→Казахстан→ Узбекистан→ Туркменистан→ Иран	Россия→ Каспийское море→Иран (Бендер-Аббас)
Протяженность	~7200 км	~8300 км	~11000 км
Время доставки	18-25 дней	25-30 дней	32-38 дней
Доля грузопотока	65%	10%	25%
Преимущества	Развитая инфраструктура, высокая унификация	Прямое железнодорожное сообщение	Альтернатива сухопутным маршрутам

Таблица 1 (продолжение)

1	2	3	4
Недостатки	Задержки на таможенное оформление	Много границ, слабая инфраструктура	Зависимость от погоды и паромного расписания

Комплексный анализ ветвей МТК «Север-Юг» выявил важные особенности. Западная ветвь имеет сравнительно высокие расходы на морскую перевозку и перегрузки, обеспечивает оптимальный баланс между ценой и скоростью доставки.

Оптимальность достигается благодаря развитой инфраструктуре и малому количеству пересечений границ. Восточная ветвь показывает самую меньшую стоимость маршрута, но высокой сложностью логистических процессов и большим числом границ. Транскаспийская ветвь является самой дорогой из трёх, что связано с большими затратами на морские перевозки и перегрузки, несмотря на это она остаётся важной альтернативой.

Список использованных источников

1. Палагин Ю.И., Мочалов А.И., Балаба М.Д. Формирование цепей поставок в транспортно-терминальных сетях мультимодальных грузовых операторов: сборник. М., ВИНТИ. 2023. с. 11-17.

2. Мочалов А.И., Чапрасов А.Д. Формирование мультимодальных транспортно-логистических цепей доставки контейнерных грузов на евразийском пространстве в рамках инициативы «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» / Сборник тезисов VIII Международной научно-практической конференции 23-24 ноября 2023 г.// «Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, инновации». Омск: Изд-во СибАДИ, 2023. С. 311-314.

3. Морская и воздушная логистика Kuehne+Nagel [Электронный ресурс] // Информационный портал. URL: <https://www.inboundlogistics.com/articles/kuehnenagels-sea-air-logistics-quality-cost-effective-and-reliable-service/> (дата обращения: 20.11.2025).