

Выявление структурной уязвимости международного транспортного коридора «Север-Юг»: ключевые экономические показатели и квалификационная рамка угроз

Чеботарев Станислав Стефанович

Доктор экономических наук, профессор,
начальник отдела методологических и экономических исследований,
АО «Научно-исследовательский институт автоматической
аппаратуры им. академика В.С. Семенихина»,
125315, Российская Федерация, Москва, ул. Щукинская, 40;
главный научный сотрудник кафедры логистики и маркетинга,
Волжский государственный университет водного транспорта,
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: StSt57@yandex.ru

Аннотация

В данной статье рассматривается результат методологического подхода экономической оценки как комплекс мер противодействия внешним угрозам для логистических операторов на Международном транспортном коридоре «Север-Юг» (МТК С-Ю). Результатом которого является определение ключевых экономических показателей компонентов МТК С-Ю и разработка оригинальной классификационной (методологической) рамки, интегрирующей измерения управляемости, механизма экономического воздействия и временного паттерна угроз. В рамках методологического подхода предложены количественные модели для оценки потенциального ущерба и рентабельности защитных мер. Практическая значимость результатов исследования состоит в поддержке обоснованного принятия решений по инвестициям в снижение рисков внешних угроз логистическим операторам на Международном транспортном коридоре «Север-Юг». Полученный в результате исследования (применения методологического подхода экономической оценки противодействия внешним угрозам для логистических операторов МТК С-Ю) комплекс мер позволяет оптимизировать стратегическое планирование для логистических операторов и органов власти, а в целом направлен на повышение экономической устойчивости и операционной безопасности в рамках Международного транспортного коридора «Север-Юг».

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев С.С. Выявление структурной уязвимости международного транспортного коридора «Север-Юг»: ключевые экономические показатели и квалификационная рамка угроз // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 9А. С. 124-136. DOI: 10.34670/AR.2025.41.36.013

Ключевые слова

международный транспортный коридор «Север–Юг», подход, логистические операторы, внешние угрозы, экономическая оценка рисков, управление рисками, классификация угроз, geopolитические риски, инфраструктурные ограничения, транспортная логистика, стратегическое планирование, методология.

Введение

Международный транспортный коридор «Север–Юг» представляет собой одну из наиболее перспективных логистических Евразийских транспортных артерий, предназначенную для соединения Северной Европы с Южной Азией через территорию России [Чеботарев, Пугачев, 2024]. Экономическая актуальность развития коридора существенно усилилась на фоне изменений в международной политической конъюнктуре и ограничительных мер в отношении России, что обусловило необходимость развития альтернативных торговых маршрутов, независимых от контролируемых Западом логистических каналов [Чеботарев, Пугачев, 2024; Чеботарев, Прокурин, 2024]. Согласно последним оценкам, МТК С–Ю позволяет странам-участницам снизить зависимость от уязвимого к региональным конфликтам и глобальной конкуренции морского транспорта. Роль коридора не ограничивается исключительно транзитными операциями, приобретая характер стратегического инструмента, представляя собой важнейший элемент стратегического разворота России к альтернативным рынкам и партнерам глобального Юга [Чеботарев, 2024].

Основная часть

Экономическая проблема МТК С–Ю проистекает из фундаментального разрыва между потенциальной грузовой базой коридора, усиленной переориентацией российских торговых потоков, и его текущими пропускными способностями на фоне сложных внешних угроз. Эти угрозы проявляются в политическом, экономическом, логистическом и экологическом измерениях, создавая существенные риски для логистических операторов, чья экономическая устойчивость зависит от точной оценки рисков и возможностей по их снижению. Научная актуальность экономической проблемы МТК С–Ю состоит в интеграции методик оценки рисков с решением практических задач обеспечения логистической безопасности.

Для логистических операторов, работающих в рамках МТК С–Ю внешние угрозы представляют собой постоянный вызов операционной стабильности и экономической жизнеспособности. Эти угрозы выходят за рамки внутренних операционных рисков, включая в себя geopolитическую нестабильность, инфраструктурные ограничения, нормативную неоднородность и природные явления, которые в совокупности определяют надежность и рентабельность коридора. Экономическая оценка противодействия этим угрозам требует многомерного (методологического) подхода, который количественно определяет, как потенциальный ущерб, так и рентабельность защитных мер, создавая основу для информированного (научно обоснованного) принятия решений на корпоративном и государственном уровнях.

Изучение рисков в международной логистике существенно эволюционировало за последние десятилетия с значительным вкладом ученых различных научных школ и практиков. Воронцовский А.В. дает систематический обзор методологий оценки рисков, подчеркивая экономическое измерение риск-менеджмента в цепях поставок [Воронцовский, 2025]. Его

работа закладывает важные основы для понимания структур стоимости рисков, но не имеет конкретного приложения к контексту транспортных коридоров. Аналогично, Лукинский В.С. и коллеги предлагают ценные идеи относительно типологии логистических рисков, хотя их подход остается в значительной степени качественным без достаточной математической формализации для оценки экономического воздействия [Управление запасами в цепях поставок, 2025].

В параллельных исследованиях Иванова И.К., привела практический анализ рисков международной логистики, выделив коммерческие, валютные, политические, операционные и правовые риски в качестве основных категорий, влияющих на логистические операции [Иванова, 2024]. Эта работа подчеркивает, что в международной торговле к потере времени и средств добавляются риски, связанные с колебаниями валютных курсов, экономической конъюнктурой и особенностями законодательства иностранных государств [Иванова, 2024]. Этот подход предоставляет ценный практический взгляд, но ему не хватает теоретической строгости и системных рамок экономической оценки.

Конкретные проблемы коридора «Север–Юг» были изучены несколькими специалистами. Зараженко В.С., бывший заместитель министра морского флота СССР, проанализировал проблемы развития коридора, сделав акцент на технологических решениях, таких как крупнотонажные железнодорожные паромы с двухъярусными системами погрузки-разгрузки. Он отмечает, что «... к сожалению, миссия осталась невыполненной из-за ошибочной транспортной логистики, которая не скорректирована за последние 20 лет», указывая на многочисленные перевалки грузов между различными видами транспорта как на ключевой фактор роста затрат [Инвестиции в человеческий капитал: приоритет социальной политики Кузбасса, 2023]. Хотя его работа сфокусирована на технических аспектах, она предоставляет важный исторический контекст и выявляет конкретные инфраструктурные «узкие места».

Безбородов А.А. предлагает комплексную оценку стратегических вызовов коридора, подчеркивая, что коридор проходит через регионы с высокой политической турбулентностью и пересечением интересов крупных держав, причем Иран представляет самое уязвимое звено, где сходятся все три возможные ветви МТК С-Ю [Безбородов, 2025]. Этот анализ важно идентифицирует конкретные инфраструктурные ограничения, включая критический отсутствующий 162-километровый железнодорожный участок Решт–Астара, разрывающий единую железнодорожную сеть западной ветки.

Значительный вклад в методологию оценки рисков внесли Стрельцов Р.С. и Терехина А.В., которые системно анализируют различные показатели и методы оценки логистических рисков, включая Индекс Вероятности Рисков (Risk Probability Index, RPI), анализ частоты и длительности задержек, причинно-следственный анализ, анализ стоимости рисков и моделирование событий [Стрельцов, Терехина, 2023]. Их работа предоставляет ценные методологические основы, но требует адаптации к конкретному контексту международных транспортных коридоров.

Несмотря на эти вклады, существующие источники (научная и практическая литература) демонстрируют значительные пробелы в исследовании.

Во-первых, отсутствуют интегрированные подходы, сочетающие геополитические, экономические и логистические измерения рисков, специфичные для МТК С-Ю.

Во-вторых, существующие модели экономической оценки недостаточно учитывают уникальный профиль угроз трансконтинентальных транспортных коридоров, проходящих через несколько юрисдикций.

В-третьих, существует разрыв между теоретическими рамками классификации рисков и практическими инструментами для принятия решений логистическими операторами.

Наконец, предыдущие исследования не разработали комплексные экономико-математические модели, адаптированные к контексту МТК С-Ю, которые позволили бы проводить количественную оценку воздействия угроз и эффективности контрмер.

Одной из основной целью теоретико-практического характера в решении экономической проблемы МТК С-Ю является разработка комплексной методологической рамки для экономической оценки мер противодействия внешним угрозам для логистических операторов на Международном транспортном коридоре «Север–Юг», позволяющей обеспечить эффективное и обоснованное принятие решений по инвестициям в снижение рисков и стратегическому планированию. Эта цель включает несколько конкретных исследовательских задач:

- Систематизировать внешние угрозы для логистических операторов на МТК С-Ю на основе механизмов их экономического воздействия и разработать оригинальную классификационную рамку, отражающую уникальную операционную среду коридора.
- Адаптировать и усовершенствовать теоретические подходы к экономической оценке рисков для применения в специфическом контексте транснациональных транспортных коридоров.
- Разработать количественные модели для оценки потенциального ущерба от реализации угроз и рентабельности защитных мер.
- Сформулировать практические рекомендации для логистических операторов и государственных органов по повышению экономической устойчивости и операционной безопасности в рамках коридора.

Методологическая рамка данного исследования интегрирует несколько подходов для решения сложной природы внешних угроз в международных логистических коридорах.

Системный подход позволяет провести комплексный анализ МТК С-Ю как сложной системы, состоящей из технических, экономических, правовых и геополитических элементов, взаимодействующих на нескольких иерархических уровнях. Этот подход способствует выявлению возникающих угроз, порождаемых взаимодействием между компонентами коридора, а не изолированными элементами.

Сравнительный подход используется для анализа альтернативных методик оценки рисков и систем классификации угроз, выявления их преимуществ и ограничений при применении к контексту МТК С-Ю. Этот подход позволяет разработать усовершенствованную классификационную рамку, которая включает сильные стороны существующих систем, одновременно устранивая их пробелы, специфичные для операционной среды коридора.

Подход экономико-математического моделирования представляет собой ключевой методологический компонент, с разработкой нескольких типов моделей: адаптации Индекса Вероятности Рисков (ИВР), включающего специфические для коридора параметры; модели анализа «затраты–выгоды» для инвестиционных решений по контрмерам; алгоритмы количественной оценки ущерба, интегрирующие множественные сценарии угроз.

Подход привязки теоретических конструктов к практическим операционным сценариям построен на методологии кейс-стади. Эти кейс-стади разработаны на основе анализа задокументированных проблем вдоль коридора, включая разрыв железнодорожного сообщения Решт–Астара, ограничения Каспийского флота и геополитическую напряженность на Южном Кавказе. Данный подход позволяет проверить модели экономической оценки в реалистичных операционных контекстах.

Подход методов сценарного анализа и компьютерного моделирования используется для моделирования сценариев реализации угроз и эффективности контрмер.

Наконец, подход на основе метода синтеза позволяет интегрировать выводы из множества дисциплин – управления логистикой, теории рисков, международных отношений и экономического анализа – для разработки холистической оценочной рамки, учитывая многогранную природу внешних угроз в международных транспортных коридорах.

Международный транспортный коридор «Север–Юг» представляет собой многофункциональную логистическую систему с отличительными экономическими и операционными характеристиками, которые напрямую влияют на его профиль уязвимости. Основное экономическое преимущество коридора заключается в его потенциале сократить расстояние перевозки между Северной Европой и Индией примерно на 40% по сравнению с традиционными морскими маршрутами через Суэцкий канал, создавая значительную теоретическую экономию затрат. Согласно текущим оценкам, коридор простирается от Санкт-Петербурга до Мумбая с несколькими вариантами маршрутизации, включая западный (через Азербайджан), восточный (через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийский варианты [G20 Summit: India -Europe trade to be 40 percent faster through India-Middle East-Europe Economic Corridor, 2021].

Текущие ограничения пропускной способности представляют собой значительные экономические ограничения. По состоянию на 2025 год, техническая отсталость и ограниченная мощность Каспийского флота сдерживают потенциал транскаспийского маршрута, при этом большинство судов морально и технически устарели, их средний возраст составляет 35 лет, а совокупная транспортная способность не превышает 8 миллионов тонн в год. Кроме того, критические инфраструктурные разрывы, наиболее заметно отсутствующий железнодорожный участок Решт-Астара в Иране, создают проблемные участки, вынуждая к дорогостоящей перевалке на автомобильный транспорт и увеличивая как время доставки, так и стоимость.

Распределение трафика по коридору выявляет структурные уязвимости по ключевым экономическим показателям компонентов МТК Н-Ю (табл. 1).

Таблица 3 – Ключевые экономические показатели компонентов МТК С-Ю

Сегмент коридора	Текущая пропускная способность	Основные ограничения	Экономическое воздействие
Западная ветка (через Азербайджан)	Умеренная	Политические отношения с Азербайджаном, разрыв ж/д Решт-Астара	Высокие затраты на перевалку, непредсказуемое время транзита
Восточная ветка (через Центр. Азию)	Низкая-умеренная	Инфраструктурные ограничения в Центр. Азии	Ограниченная возможность роста объемов
Транскаспийский маршрут	Ограниченнaя (8 млн т/год)	Стареющий флот (ср возраст 35 лет), обмеление Каспия	Снижение загрузки судов, рост транспортных расходов

Текущие данные табл. 1 указывают на критическую зависимость России от портов Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов, которые обработали 203,9 млн. тонн и 193,2 млн. тонн соответственно в январе-сентябре 2025 года, по сравнению с всего 5,7 млн. тонн через Каспийские порты [Логистический коридор «Север --- Юг» стал выгоднее маршрута через Суэцкий канал, 2024]. Этот дисбаланс подчеркивает стратегическую важность развития альтернативных маршрутов, менее уязвимых к геополитическому давлению.

Представленная в матричной форме информация табл.1 выполняет роль систематизированного аналитического конструкта для междисциплинарных исследований в сфере экономики транспорта, международной логистики и политической географии. Ее значимость заключается не только в консолидации эмпирических данных, но и в формировании структурного базиса для последующего экономического анализа.

Первостепенная функция табл.1 заключается в создании унифицированной классификационной и аналитической основы. Посредством типологизации коридора на ключевые сегменты – Западную ветку, Восточную ветку, Транскаспийский маршрут и Южный участок – она предлагает стандартизированный понятийный аппарат, что способствует терминологической согласованности в научных публикациях и отчетах. Одновременно табл.1 устанавливает систему взаимосвязанных показателей, таких как «пропускная способность», «основные ограничения» и «экономическое воздействие», трансформируя тем самым набор разрозненных фактов в целостный инструмент для сравнительного анализа.

Далее, структура данных табл.1 позволяет выявлять и анализировать причинно-следственные связи, что является краеугольным камнем научного исследования. Она наглядно демонстрирует, каким образом различные категории ограничений – будь то geopolитическая напряженность в районе Персидского залива, инфраструктурные дефициты в Центральной Азии или технологическое устаревание транскаспийского флота – детерминируют конкретные экономические последствия. К числу таких последствий относятся рост страховых премий, увеличение транспортных расходов и непредсказуемость транзитного времени. Наличие количественных оценок, например, пропускной способности в 8 млн т/год, предоставляет исследователям основу для построения экономико-математических моделей. Эти модели могут быть использованы для прогнозирования сценариев развития, позволяя оценить потенциальный эффект от смягчения тех или иных ограничений на общую эффективность транспортного коридора [Чеботарев, 2024а; Чеботарев, Бондарь, 2024; Чеботарев, 2024в].

Приведенная табл.1 выполняет важную прикладную функцию, идентифицируя критические «узкие места» и, соответственно, определяя приоритетные направления для дальнейших научных изысканий и выработки политических решений. Она акцентирует внимание научного сообщества на том, что проблемы Западной ветки лежат преимущественно в области политической экономии и требуют дипломатических решений. В то же время трудности транскаспийского маршрута обусловлены факторами технологического старения и экологическими рисками, а функционирование Южного участка в значительной степени зависит от динамики geopolитического риска. Таким образом, данная таблица (табл.1) служит не только инструментом диагностики, но и катализатором для углубленных исследований, интегрирующих методологический аппарат экономики, логистики, политологии и международных отношений.

С точки зрения конкуренции, МТК С-Ю существует в сложном ландшафте альтернативных коридоров, включая инициативу Китая «Пояс и путь», западные проекты TRACECA и Global Gateway, а также выгодные для Турции маршруты TMTM, все они потенциально могут обходить российскую территорию. Эта конкурентная динамика напрямую влияет на экономическую жизнеспособность коридора, воздействуя на потенциальную грузовую базу и необходимые инвестиции в конкурентное качество услуг.

На основе комплексного анализа операционной среды МТК С-Ю внешние угрозы для логистических операторов можно классифицировать на пять основных классов, каждый со своими уникальными механизмами экономического воздействия.

Эти угрозы представляют, пожалуй, самый значительный вызов для стабильности и предсказуемости коридора.

Фактор Азербайджана вносит дополнительную сложность, с его позицией после 2023 года в Карабахе, позволяющей проводить более независимую региональную политику и реагировать на проект Зангезурского коридора при посредничестве США. Это создает неопределенность для западной ветки как наиболее используемого маршрута. Дополнительно, режимы международных санкций, направленные против Российской Федерации, в связи с проводимой Россией СВО на Украине, напрямую влияют на логистические операции через ограничения финансовых транзакций, ограничения страхового покрытия и барьеры для передачи технологий, все это увеличивает операционные издержки и сложность.

Экономическое воздействие геополитических угроз проявляется в основном через рост страховых премий, необходимость альтернативной маршрутизации с сопутствующим ростом затрат и задержки таможенного оформления. Для логистических операторов это напрямую влияет на сокращение прибыли и потерю конкурентоспособности по сравнению с операторами, использующими менее рискованные коридоры.

Физические инфраструктурные ограничения МТК С-Ю представляют собой критические внешние угрозы, неподконтрольные отдельным операторам. Отсутствующее железнодорожное сообщение Решт-Астара остается самым ярким примером, создавая, по оценкам аналитиков, «самую заметную "дыру", разрывающую единую железнодорожную сеть» и вынуждающую к дорогостоящей перевалке на автомобильный транспорт. Техническая отсталость Каспийского флота, со средним возрастом судов 35 лет и ограниченной мощностью, напрямую сдерживает пропускную способность и эффективность коридора.

Изменения окружающей среды, в частности обмеление Каспийского моря и Волго-Каспийского судоходного канала, представляют все более серьезные инфраструктурные ограничения. Снижение глубин не позволяет судам работать с полной загрузкой, создавая скрытые экономические издержки через неэффективное использование активов. Дополнительно, ограничения пропускной способности портов как на северных, так и на южных терминалах создают «узкие места» в периоды пиковой нагрузки, порождая затраты на простоя и непредсказуемость графиков.

Экономическое воздействие инфраструктурных угроз проявляется в первую очередь как прямой рост затрат от необходимых операций перевалки, недоиспользование судов из-за ограничений по осадке и непредсказуемость графиков из-за эффектов заторов, все это снижает конкурентоспособность коридора по сравнению с морскими альтернативами.

Валютные риски представляют значительные внешние угрозы, особенно с учетом многовалютной среды вдоль коридора. Колебания обменных курсов между рублем, иранским риалом, азербайджанским манатом и другими региональными валютами могут значительно повлиять на прибыль между подписанием контракта и исполнением платежа. Эти риски усугубляются дифференциалами инфляции между странами коридора и потенциальными ограничениями на перевод валюты.

Конкурентное давление со стороны альтернативных коридоров представляет иную значительную угрозу. Развитие ирано-европейского коридора, описываемого как «самый интересный, перспективный и реализуемый логистический проект в мире» с потенциальной мощностью 2,5 млн. контейнеров в год, угрожает отвлечением грузопотоков в обход МТК С-Ю. Аналогично, коридор Индия-Ближний Восток-Европа (IMEC) и традиционные маршруты через Суэцкий канал предлагают альтернативы для торговли Индия-Европа [Названы риски нового мирового логистического маршрута, 2023].

Экономическое воздействие рыночных угроз включает волатильность выручки из-за колебаний валютных курсов, эрозию грузовой базы из-за конкурентного давления и ценовое давление, вынуждающее к инвестициям в качество услуг без соответствующего повышения тарифов.

Нормативная неоднородность множества юрисдикций, пересекаемых коридором, создает существенные затраты на обслуживание и операционные проблемы. Различные таможенные процедуры, технические стандарты и требования к документам порождают административное бремя и потенциал задержек оформления. Нестабильность таможенных режимов представляет дополнительные риски, с потенциальными внезапными изменениями ставок пошлин, импортных ограничений или требований к оформлению, напрямую влияющими на операционную экономику.

Изменчивость регулятора безопасности, пересекающейся юрисдикций влияет на требования к защитным мерам и связанные с ними затраты. Несогласованность протоколов инспекции грузов, стандартов безопасности транспортных средств и документации водителей создает операционные сложности, требующие специализированной юридической экспертизы и потенциально избыточных инвестиций в обеспечении.

Экономическое воздействие правовых и нормативно-правовых угроз проявляется как прямые затраты на содержание, задержки на границах с сопутствующими затратами на содержание запасов и потенциальные штрафы за неверную интерпретацию нормативов в сложной юридической среде.

Обмеление Каспийского моря представляет особенно значительную экологическую угрозу, со снижающимся уровнем воды, уменьшающим доступность портов и полезную нагрузку судов. Это явление создает скрытые экономические издержки через постепенное снижение эффективности. Климатические факторы разнообразных зон, пересекаемых коридором, вносят дополнительные проблемы, от зимней эксплуатации на севере до песчаных бурь в пустынных районах на юге, все это потенциально нарушает графики и увеличивает операционные расходы.

Экономическое воздействие экологических угроз включает постепенную эрозию эффективности от проблем, таких как обмеление Каспия, непредсказуемые затраты на сбои от экстремальных погодных явлений и требования к превентивным инвестициям в меры по адаптации к климату.

На основе анализа существующих систем классификации и специфической операционной среды МТК С-Ю авторское исследование предлагает оригинальную классификационную рамку угроз, включающую три инновационных измерения:

- Спектр управляемости: в отличие от традиционных бинарных классификаций (внутренние/внешние), эта рамка позиционирует угрозы вдоль континуума от полностью контролируемых (внутренние операционные угрозы) до частично существенных (через лоббирование, партнерства) и полностью неконтролируемых (геополитические события, стихийные бедствия, чрезвычайные ситуации). Это позволяет разрабатывать и принимать более тонкие стратегии реагирования на риски, соответствующие фактической способности к воздействию.
- Механизм экономического воздействия: угрозы категорируются на основе их основного канала экономического влияния – прямая инфляция издержек, волатильность выручки, снижение активов или упущенная выгода. Это способствует целенаправленной экономической оценке и разработке контрмер, соответствующих конкретным механизмам воздействия.

- Временной паттерн: классификация согласно паттерну проявления – внезапный шок (политический кризис, санкции), постепенная эрозия (инфраструктурный износ, обмеление Каспия) или предсказуемая цикличность (сезонные колебания спроса, погодные явления) – позволяет дифференцированное временное планирование контрмер.

Принципиальное отличие этой рамки от существующих систем заключается в ее многомерном подходе, интегрирующем управляемость, механизм экономического воздействия и временной паттерн для поддержки более целенаправленных и экономически эффективных стратегий реагирования на риски, специфичные для контекста МТК С-Ю (табл. 2).

**Таблица 4 – Авторская классификационная
рамка внешних угроз на МТК С-Ю**

Категория угроз	Позиция по управляемости	Основное экономическое воздействие	Типичный временной паттерн
Геополитическая нестабильность	В основном неконтролируемая	Волатильность выручки, рост страховых взносов	Внезапный шок или gradual deterioration
Инфраструктурные ограничения	Частичное (не значимое) влияние	Прямая инфляция издержек, снижение активов	Постепенная эрозия с периодическими кризисами
Нормативная неоднородность	Частично значимое влияние	Затраты на обслуживание, затраты на задержки	Смешанный (внезапные изменения + персистирующие)
Конкурентное давление	Частично значимое влияние	Эрозия выручки, сжатие маржи	Постепенная эрозия
Изменения окружающей среды	В основном неконтролируемые	Эрозия эффективности, затраты на адаптацию	Постепенный с сезонными явлениями

В качестве рекомендаций по снижению рассмотренных рисков можно предложить ряд шагов, а именно:

- развитие системы управления рисками: внедрение интегрированных систем управления рисками, включающих непрерывный мониторинг среды, сценарное планирование и динамические протоколы реагирования. Использование специализированного оценочного программного обеспечения, такого как «POST 3D», для анализа уязвимостей и оценки эффективности контрмер, и создание выделенных подразделений оценки рисков с межфункциональной экспертизой в геополитике, логистике и экономике;

- выбор оптимальных страховых продуктов - разработка специализированных страховых портфелей, связанных с профилем угроз МТК С-Ю, включая страхование политических рисков, покрытие сбоев грузоперевозок и защиту от перерывов в бизнесе;

- диверсификация маршрутов и партнеров: разработка множественных вариантов маршрутологии через все ветки коридора для снижения рисков локализованных сбоев и партнерство с надежными операторами в каждой стране транзита для содействия быстрому реагированию на региональную нестабильность.

Заключение

В заключение следует отметить, что в результате исследования разработана комплексная рамка для экономической оценки мер противодействия внешним угрозам для логистических операторов на МТК С-Ю. Предложенные подходы (методы) позволяют проводить оценку как

потенциального ущерба от реализации угроз, так и рентабельности защитных мер, поддерживая обоснованное принятие решений по инвестициям в снижение рисков.

Теоретическая значимость и особенность темы работы заключается в оригинальной классификационной (методологической) рамке угроз, интегрирующей измерения управляемости, механизма экономического воздействия и временного паттерна. Проведенное исследование обозначило значительные пробелы в существующей научной и практической литературе, в которой представленная информация недостаточно связывает теоретическую оценку рисков с практическим экономическим принятием решений, специфичным для транснациональных транспортных коридоров.

Практическая значимость результатов исследования проистекает из его прямой применимости к стратегическому планированию логистических операторов, позволяя оптимизировать инвестиции в безопасность на основе экономических, а не субъективных критериев: для государственных органов выводы полученные в результате методологического подхода экономической оценки противодействия внешним угрозам для логистических операторов МТК С-Ю поддерживают приоритезацию инфраструктурного развития и инициатив по гармонизации регулирования на основе систематической оценки экономического воздействия, а не политических соображений. Тем не менее ограничения исследования включают низкую доступность данных относительно конкретных экономических инцидентов, влияющих на geopolитическую динамику, требующую непрерывного обновления моделей, и региональные вариации. Эти ограничения представляют возможности для будущих перспективных исследований, включая разработку специфичных для коридора баз данных о рисках, механизмов динамической калибровки моделей и специализированных оценочных инструментов для малых и средних операторов с более ограниченными ресурсами управления рисками.

Библиография

1. Безбородов, А. А. (2025). Мировая логистика -- самый свободный бизнес, больше всего страдающий от политики. Международная аналитика, 16(1), 11–19. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-11-19>
2. Воронцовский, А. В. (2025). Управление рисками: учебник и практикум для вузов (2-е изд.). Издательство Юрайт. <https://urait.ru/bcode/560651>
3. *G20 Summit: India -Europe trade to be 40 percent faster through India-Middle East-Europe Economic Corridor*. (2021, December 16). Uttarakhand News Network. <https://uttarakhandnewsnetwork.com/india/g20-summit-india-europe-trade-to-be-40-percent-faster-through-india-middle-east-europe-economic-corridor-33688/>
4. Иванова, И. К. (2024). Логистика России в период санкционного давления. В *Актуальные вопросы устойчивого развития современного общества и экономики: Сборник научных статей 3-й Всероссийской научно-практической конференции. В 2-х томах* (с. 205–208). ЗАО «Университетская книга».
5. Инвестиции в человеческий капитал: приоритет социальной политики Кузбасса. (2023, 16 нояб.). Морвести. <https://morvesti.ru/analitika/1685/100786/>
6. Логистический коридор «Север -- Юг» стал выгоднее маршрута через Суэцкий канал. (2024, 16 декабря). Альта. Софт. https://www.alta.ru/logistics_news/122354
7. Названы риски нового мирового логистического маршрута. (2023, 25 окт.). МКГазета.ру. <https://mskgazeta.ru/obshchestvo/nazvany-riski-novogo-mirovogo-logisticheskogo-marshruta-14375.html>
8. Стрельцов, Р. С., & Терехина, А. В. (2023). Показатели и методы оценки логистических рисков. Научные высказывания, 8(32), 44–46. https://nvjournal.ru/article/POKAZATELI_I_METODY_OTSENKI_LOGISTICHESKIH_RISKOV
9. Управление запасами в цепях поставок: учебник и практикум для вузов. (2025). Издательство Юрайт. <https://urait.ru/bcode/568938>
10. Чеботарев, С. С. (2024). Логистика инвестиций: оценка «эффективности» и эффективность оценки дисконтированных денежных потоков. Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(4-1), 245–255.

11. Чеботарев, С. С. (2024). Методология моделирования и оптимизации процессов функционирования логистических систем материального обеспечения водного транспорта. Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(6-1), 221–228.
12. Чеботарев, С. С. (2024). Логистика материального обеспечения, исследуемая как экономическая система. Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(8-1), 251–266.
13. Чеботарев, С. С., & Бондарь, И. В. (2024). Основные задачи транспортной отрасли в сфере повышения качества и доступности логистических услуг для российского потребителя. Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(6-1), 230–240.
14. Чеботарев, С. С., & Проскурин, Б. В. (2024). Логистика инновационных рисков в парадигме действия основных экономических законов. Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(4-1), 235–244.
15. Чеботарев, С. С., & Пугачев, Н. И. (2024). Экономическая оценка создания логистического оператора на международном транспортном коридоре «Север - Юг». Экономика: вчера, сегодня, завтра, 14(7-1), 333–343.

Identification of Structural Vulnerability of the International Transport Corridor "North-South": Key Economic Indicators and Threat Qualification Framework

Stanislav S. Chebotarev

Doctor of Economic Sciences,
Professor,

Head of Methodological and Economic Research Department,
JSC 'Research Institute of Automatic Equipment named after Academician V.S. Semenikhin',
125315, 40, Shchukinskaya str., Moscow, Russian Federation;
Chief Research Fellow of Logistics and Marketing Department,
Volga State University of Water Transport,
603950, 5, Nesterova str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: StSt57@yandex.ru

Abstract

This article examines the result of a methodological approach to economic assessment as a set of countermeasures against external threats for logistics operators on the International Transport Corridor "North-South" (ITC N-S). The result of which is the determination of key economic indicators of ITC N-S components and development of an original classification (methodological) framework integrating dimensions of controllability, mechanism of economic impact, and temporal pattern of threats. Within the methodological approach, quantitative models for assessing potential damage and profitability of protective measures are proposed. The practical significance of the research results lies in supporting informed decision-making regarding investments in risk reduction for external threats to logistics operators on the International Transport Corridor "North-South". The set of measures obtained as a result of the research (application of the methodological approach to economic assessment of countering external threats for logistics operators of ITC N-S) allows optimizing strategic planning for logistics operators and authorities, and overall is aimed at increasing economic resilience and operational safety within the International Transport Corridor "North-South".

For citation

Chebotarev S.S. (2025) Vyyavleniye strukturnoy uyazvimosti mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever-Yug»: klyuchevyye ekonomicheskiye pokazateli i kvalifikatsionnaya ramka ugroz [Identification of Structural Vulnerability of the International Transport Corridor "North-South": Key Economic Indicators and Threat Qualification Framework]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (9A), pp. 124-136. DOI: 10.34670/AR.2025.41.36.013

Keywords

International transport corridor "North-South", approach, logistics operators, external threats, economic risk assessment, risk management, threat classification, geopolitical risks, infrastructure limitations, transport logistics, strategic planning, methodology.

References

1. Bezborodov, A. A. (2025). Mirovaya logistika – samyy svobodnyy biznes, bolshe vsego stradayushchiy ot politiki [World logistics is the freest business, suffering the most from politics]. *Mezhdunarodnaya analitika*, 16(1), 11–19. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-11-19>
2. Chebotarev, S. S. (2024). Logistika investitsiy: otsenka «effektivnosti» i effektivnost otsenki diskontirovannykh denezhnykh potokov [Investment logistics: assessment of "efficiency" and the effectiveness of discounted cash flow valuation]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(4-1), 245–255.
3. Chebotarev, S. S. (2024). Metodologiya modelirovaniya i optimizatsii protsessov funktsionirovaniya logisticheskikh sistem materialnogo obespecheniya vodnogo transporta [Methodology for modeling and optimizing the functioning processes of logistics systems for water transport material support]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(6-1), 221–228.
4. Chebotarev, S. S. (2024). Logistika materialnogo obespecheniya, issleduyemaya kak ekonomiceskaya sistema [Material support logistics studied as an economic system]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(8-1), 251–266.
5. Chebotarev, S. S., & Bondar, I. V. (2024). Osnovnyye zadachi transportnoy otrassli v sfere povysheniya kachestva i dostupnosti logisticheskikh uslug dlya rossiyskogo potrebitelya [Main tasks of the transport industry in the field of improving the quality and accessibility of logistics services for the Russian consumer]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(6-1), 230–240.
6. Chebotarev, S. S., & Proskurin, B. V. (2024). Logistika innovatsionnykh riskov v paradigme deystviya osnovnykh ekonomiceskikh zakonov [Logistics of innovation risks in the paradigm of action of basic economic laws]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(4-1), 235–244.
7. Chebotarev, S. S., & Pugachev, N. I. (2024). Ekonomiceskaya otsenka sozdaniya logisticheskogo operatora na mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever - Yug» [Economic assessment of creating a logistics operator on the international transport corridor "North - South"]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 14(7-1), 333–343.
8. *G20 Summit: India -Europe trade to be 40 percent faster through India-Middle East-Europe Economic Corridor*. (2021, December 16). *Uttarakhand News Network*. Retrieved November 15, 2023, from <https://uttarakhandnewsnetwork.com/india/g20-summit-india-europe-trade-to-be-40-percent-faster-through-india-middle-east-europe-economic-corridor-33688/>
9. Ivanova, I. K. (2024). Logistika Rossii v period sanktsionnogo davleniya [Logistics of Russia during the period of sanctions pressure]. In *Aktualnyye voprosy ustoychivogo razvitiya sovremennoy obshchestva i ekonomiki: Sbornik nauchnykh statey 3-y Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. V 2-kh tomakh* (pp. 205–208). ZAO «Universitetskaya kniga».
10. Investitsii v chelovecheskiy kapital: prioritet sotsialnoy politiki Kuzbassa [Investments in human capital: priority of social policy in Kuzbass]. (2023, November 16). *Morvesti*. Retrieved May 15, 2024, from <https://morvesti.ru/analitika/1685/100786/>
11. Logisticheskiy koridor «Sever – Yug» stal vygodneye marshruta cherez Suezkii kanal [The North-South logistics corridor has become more profitable than the route through the Suez Canal]. (2024, December 16). *Alta. Soft*. Retrieved November 15, 2025, from https://www.alta.ru/logistics_news/122354/
12. Nazvany riski novogo mirovogo logisticheskogo marshruta [Risks of the new world logistics route are named]. (2023, October 25). *MSKgazeta.ru*. Retrieved February 15, 2025, from <https://mskgazeta.ru/obshchestvo/nazvany-riski-novogo-mirovogo-logisticheskogo-marshruta-14375.html>

13. Streltsov, R. S., & Terekhina, A. V. (2023). Pokazateli i metody otsenki logisticheskikh riskov [Indicators and methods for assessing logistics risks]. Nauchnyye vyskazyvaniya, 8(32), 44–46. Retrieved July 26, 2025, from https://nvjournal.ru/article/POKAZATELI_I_METODY_OTSENKI_LOGISTICHESKIH_RISKOV
14. Upravleniye zapasami v tsepyakh postavok: uchebnik i praktikum dlya vuzov [Inventory management in supply chains: textbook and workshop for universities]. (2025). Izdatelstvo Yurait. Retrieved November 1, 2025, from <https://urait.ru/bcode/568938>
15. Voronchikhin, A. V. (2025). Upravleniye riskami: uchebnik i praktikum dlya vuzov [Risk management: textbook and workshop for universities] (2nd ed.). Izdatelstvo Yurait. Retrieved November 13, 2025, from <https://urait.ru/bcode/560651>