

*Е.Г. Буйволова*

## **Возможности и ограничения международного транспортного коридора «Север—Юг»**

**Аннотация.** В статье рассматриваются возможности и ограничения развития Международного транспортного коридора (МТК) «Север—Юг» в контексте изменений геополитической и внешнеторговой ситуации 2022—2025 гг. Изучается трансформация коридора из регионального инфраструктурного проекта в ключевой геополитический инструмент переориентации российских торгово-экономических связей с Запада на Восток и Юг. Исследование базируется на данных ФТС России, РЖД, ЕАБР. Выявляется динамика грузопотоков, рассматриваются инфраструктурные ограничения трех основных маршрутов, оценивается портфель инвестиционных проектов. Определены ключевые барьеры развития коридора, включая логистические и административные препятствия. Обоснованы перспективы увеличения пропускной способности к 2035 г. и трансформации МТК в альтернативу традиционным морским маршрутам.

**Ключевые слова:** Международный транспортный коридор «Север—Юг», Россия, Иран, Азербайджан, Индия, транспортная инфраструктура, геополитика, внешняя торговля.

**Автор:** Буйволова Елена Геннадьевна, магистрант программы «Международная торговая политика» Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», ведущий специалист Управления международного многостороннего сотрудничества и интеграции, Российский союз промышленников и предпринимателей. ORCID: 0009-0000-4769-6875.  
E-mail: buivolova.alena@yandex.ru

*Elena. G. Buivolova*

## **Opportunities and limitations of the North-South international transport corridor**

**Abstract.** The article considers possibilities and limitations of development of the International Transport Corridor (ITC) «North-South» in the context of changes of geopolitical and foreign trade situation 2022—2025. The transformation of the corridor from a regional infrastructure project into a key geopolitical tool for reorienting Russian tra-

de and economic ties from the West to the East and the South is being studied. The study is based on data of FCS of Russia, RZD, EDB. The dynamics of cargo flows are identified, infrastructure constraints of three main routes are considered, and the portfolio of investment projects is assessed. Key barriers to corridor development have been identified, including logistical and administrative obstacles. The prospects of increasing capacity by 2035 and transforming the ITC into an alternative to traditional maritime routes are justified.

**Keywords:** North-South International Transport Corridor, Russia, Iran, Azerbaijan, India, transport infrastructure, geopolitics, foreign trade.

**Author:** *Buivolova Elena G.*, Master's student in International Trade Policy at the National Research University Higher School of Economics, Leading Specialist in the Department of International Multilateral Cooperation and Integration at the Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs. ORCID: 0009-0000-4769-6875.  
E-mail: buivolova.alena@yandex.ru

Международный транспортный коридор (МТК) «Север—Юг» трансформируется и превращается из регионального инфраструктурного проекта в ключевой геополитический инструмент России. В условиях санкционного давления 2022—2025 гг. коридор приобрел стратегическое значение как альтернативный маршрут доставки грузов.

По данным Федеральной таможенной службы, в 2025 г. экспорт России в Европу сократился на 15,7 %, что составило наибольшее падение среди всех региональных направлений. Доля Азии в совокупном экспорте увеличилась с 75,5 % до 77,7 %, сохранив лидирующую позицию и в импорте, составляя порядка двух третей [Итоги внешней торговли...]. Одновременно наблюдается стремительный рост торгово-экономических связей со странами Азии и Африки, в частности, товарооборот с Индией увеличился с 37 до 65 млрд долл. в 2023 г. [РИА Новости, 20.02.2024].

Период 2024—2025 гг. был отмечен ключевыми операционными достижениями в развитии МТК «Север—Юг». В ноябре 2025 г. состоялась первая отправка грузового поезда из России в сухой порт Априн (Иран). Состав из 62 сорокафутовых контейнеров с сульфатной целлюлозой преодолел маршрут за 13 дней, подтвердив транспортную эффективность в виде сокращения привычного времени доставки грузов [РИА Новости, 08.11.2025].

Не менее значимым событием стало подписание в 2024 г. меморандума о создании международного союза особых и свободных экономических зон МТК «Север—Юг» между союзом «Технологии и логистика» (Россия) и свободной торгово-промышленной зоной «Энзели» (Иран) [PortNews, 01.03.2024].

## Геополитическое значение МТК «Север—Юг» в новых условиях

История создания МТК «Север—Юг» начинается в 2000 г., когда Россия, Индия и Иран подписали межправительственное соглашение о создании международного транспортного коридора. Первоначально проект рассматривался как

механизм развития регионов юга России и реализации транзитного потенциала страны в меридиональных направлениях [Лузянин, Семенова, 2023, с. 6]. Однако геополитические трансформации последних лет изменили роль и значение коридора.

Стратегическое значение МТК для России возросло в условиях переориентации внешнеторговых потоков с западного на восточное и южное направления. Коридор трансформировался из проекта развития регионов в ключевой элемент новой внешнеторговой стратегии. В условиях сокращения экспорта в страны Европы коридор стал артерией для диверсификации экспортно-импортных потоков. Важным институциональным фактором стало заключение соглашения о зоне свободной торговли (ЗСТ) между ЕАЭС и Ираном в 2025 г., которое создало новую правовую и экономическую среду для двустороннего сотрудничества. Отмена минимального тарифа, введение тарифных квот и распространение льгот на 90 % товарной номенклатуры закрепили взаимные обязательства по преференциальному доступу на рынки [ЕЭК, 2025]. Присвоение Ирану статуса наблюдателя при ЕАЭС и подписание полноформатного Соглашения о свободной торговле создают дополнительные предпосылки для рассмотрения приоритетности развития МТК «Север—Юг». Территория и порты Ирана в Персидском заливе выступают важным звеном для обеспечения конечного выхода коридора к рынкам Индии и стран региона.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г., МТК «Север—Юг» является одним из приоритетных направлений развития и важнейшим элементом внешнеторговой стратегии России [Транспортная стратегия РФ, 2008]. Россия заинтересована в создании устойчивого, предсказуемого и рентабельного маршрута для экспорта своих товаров на быстрорастущие рынки Индии, Ирана и стран Персидского залива.

Подписание ряда соглашений в 2024—2025 гг. стало новым этапом в развитии коридора. Руководители железнодорожных компаний России, Ирана и Азербайджана на 83-м заседании Совета по транспорту СНГ в Баку согласовали новую стратегию и подписали Меморандум о формировании конкурентоспособных сквозных ставок и развитии логистических сервисов по западному маршруту международного транспортного коридора «Север—Юг» [РЖД, 2025]. Меморандум создает фиксированные и предсказуемые тарифы — недостающий элемент, который экспедиторы отстаивали годами.

Сопряжение МТК «Север—Юг» с ключевыми широтными коридорами, в первую очередь с направлением «Восток-Запад», создает новую логистическую связанность и обеспечивает интеграцию центральных регионов России в глобальные транспортные цепочки. Это особенно актуально для Астраханской области и Республики Дагестан, чей экономический потенциал напрямую связан с их выгодным геостратегическим положением.

Статистика свидетельствует о лидирующей роли Астрахани в грузоперевозках с Ираном — на этот маршрут приходится 91 % оборота её портов [N. Trans Lad, 2024]. Дагестан, концентрируя основные транзитные автомобильные и морские потоки МТК в СКФО, является основным бенефициаром от предстоящей модернизации транспортных путей.

## Экономические параметры и товарная структура грузопотока

За период 2021—2023 годов наблюдался устойчивый рост грузоперевозок по Международному транспортному коридору «Север—Юг». Общий объём экспортно-импортных перевозок по коридору увеличился с 14,5 млн т в 2022 г. до 17,6 млн т в 2023 г. [N.Trans Lab, 2024, с. 22—23].

В структуре грузов преобладают продовольственные товары и зерно, а также черные металлы, древесина, целлюлозно-бумажные изделия и продукция химической промышленности. Наибольший рост в 2023 г. показали перевозки продовольственных товаров (до 7,8 млн т), черных металлов (до 0,94 млн т) и химической продукции (до 0,89 млн т).

Таблица 1. Динамика грузоперевозок по МТК «Север—Юг» по видам транспорта, тыс. т

Маршрут	Год	Железнодорожный транспорт	Автомобильный транспорт	Морской/речной транспорт	Всего
Западный	2021	5000	5400	—	10 400
	2022	5000	5400	—	10 400
	2023*	6200	6200	—	12 400
Транскаспийский	2021	1500	1000	900	3400
	2022	1500	1000	900	3400
	2023*	1500	1200	1100	3800
Восточный	2021	300	400	—	700
	2022	300	400	—	700
	2023*	500	600	—	1100
Итого по МТК	2021	6800	6800	900	14 500
	2022	6800	6800	900	14 500
	2023*	8200	8000	1100	17 600

\* Данные за 2023 год являются предварительными оценочными.

Источник: составлено автором по данным отчёта N. Trans Lab, 2024.

Структурно грузопоток остаётся неравномерным по маршрутам. Западный обеспечивает более 70 % всего грузооборота коридора. Его объём вырос с 10,4 млн т в 2022 г. до 12,4 млн т в 2023 г. Этот маршрут является ключевым для торговли со странами Закавказья и Ираном, а также наиболее сбалансированным по использованию видов транспорта, с практически равным разделением между железнодорожными и автомобильными перевозками. Транскаспийский маршрут демонстрирует стабильность на уровне 3,4—3,8 млн т и отличается наиболее мультимодальным характером с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. Восточный маршрут, несмотря на самый низкий абсолютный объём (0,7—1,1 млн т), показывает наиболее высокие темпы относительного роста.

Таким образом, рост грузопотока подтверждает растущую экономическую значимость коридора, хотя его структура указывает на необходимость дальнейшей диверсификации в сторону продукции с более высокой добавленной стоимостью.

## **Инфраструктурные ограничения коридора**

МТК «Север—Юг» включает три основных маршрута: западный (через Азербайджан), восточный (через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийский (морской путь через Каспий). Каждый из них сталкивается с инфраструктурными ограничениями.

Западная ветвь МТК, проходящая через территории России, Азербайджана и Ирана, сталкивается с наиболее критичными инфраструктурными ограничениями. Ключевой проблемой остается недостроенный участок железной дороги Решт-Астара протяженностью 165 км в Иране, в котором осуществляется дополнительная перегрузка грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт, что увеличивает время и стоимость перевозок [РБК, 2025].

По состоянию на ноябрь 2025 г., согласно заявлению губернатора провинции Гилян Хади Хакшенаса, строительство железной дороги Решт-Астара продолжается несмотря на международные санкции и региональную нестабильность [РИА Новости, 18.11.2025]. Иранская компания по строительству и развитию транспортной инфраструктуры сообщает о следующих параметрах проекта: государство выкупило 50 % земли у частных собственников, оставшаяся часть потребует около 104 млн долл.; общая длина линии составит 160 км, из них 40 км мосты и эстакады; завершено 10—15 % работ; ожидается дальнейшее финансирование со стороны России в размере 1,6 млрд евро; полный срок выполнения работ рассчитан на четыре года.

Критическим «узким местом» на российской территории является участок магистрали Дербент—Самур, чья пропускная способность не превышает 8 млн т грузов в год [Саламатов и др., 2024]. Инфраструктурные объекты вдоль транспортного коридора характеризуются существенной неравномерностью развития. В российской части маршрута преобладают двухполосные автомобильные дороги с предельной пропускной способностью до 14 тыс. транспортных средств в сутки, тогда как в Азербайджане и Иране магистрали имеют до четырех полос и обеспечивают пропуск до 40 тыс. автомобилей ежедневно.

Восточная ветвь коридора, обеспечивающая прямое железнодорожное сообщение через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана, характеризуется протяженностью около 4 тыс. км от Астрахани до порта Бендер-Аббас. Данный маршрут является наиболее регулярно функционирующим, однако сталкивается с ограничениями пропускной способности на территории Туркменистана и Ирана. Ключевой проблемой остается смена ширины железнодорожной колеи на границах.

Транскаспийская ветвь коридора предполагает комбинированные перевозки с использованием портовой инфраструктуры России (Астрахань, Оля, Махачка-

ла) и иранских терминалов на северном побережье Каспия. Протяженность логистического участка от Астрахани до порта Бендер-Аббас оценивается в 2,8 тыс. км. Эксплуатация данного маршрута сталкивается с рядом системных ограничений. Ключевыми проблемами являются недостаточная мощность российских каспийских портов (совокупный грузооборот Астрахани и Оли не превышает 11,4 млн т), а также критическое состояние грузового флота, средний возраст судов которого достигает 35 лет.

Дополнительными сдерживающими факторами выступают сезонная заледенелость акватории и прогрессирующее обмеление Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК). С 2022 г. реализуется проект по углублению дна ВКМСК, позволивший обеспечить гарантированную глубину фарватера в 4,5 м [ТАСС, 2024]. По итогам 2023 г. объем перевалки грузов через каспийские порты России достиг 4,5 млн т, продемонстрировав рост на 51 % относительно показателей предыдущего года.

### **Перспективы развития до 2030—2035 гг.**

Развитие МТК «Север—Юг» требует масштабных инвестиций в транспортную инфраструктуру. Согласно базе данных Евразийского банка развития, на всех трех маршрутах коридора реализуются или запланированы к реализации более 102 инвестиционных проектов общей стоимостью 38,2 млрд долл. [Евразийский банк развития, 2022].

Проекты разделены на три группы по степени приоритетности. Первая группа (критические узкие места) включает проекты общей стоимостью 10,7 млрд долл. Наибольший объем инвестиций (69 %) направлен на развитие западного маршрута МТК, в то время как восточному маршруту достается 11,1 %, а транскаспийскому — 19,2 %. Россия и Иран лидируют по объему инвестиций — 13,2 и 12,9 млрд долл. соответственно, что составляет 68 % от общей суммы.

Ключевые инвестиционные проекты первой группы приоритетности включают: завершение строительства железнодорожного участка Решт—Астара в Иране (1,6 млрд евро); модернизация железнодорожных линий Алят—Астара и Сумгаит—Ялама в Азербайджане; строительство обходов городов на автомагистрали Р-217; развитие и модернизация железнодорожных подходов к портам Астрахань и Оля; строительство многофункционального портово-логистического комплекса в порту Оля.

Стратегические перспективы развития МТК «Север—Юг» определены в рамках национального проекта «Развитие транспортной инфраструктуры». Согласно планам правительства, провозная способность должна составить 20 млн т к 2028 г., 30 млн т к 2030 г. и 35 млн т к 2035 г. [Национальный проект «Развитие транспортной инфраструктуры», 2024].

Потенциал контейнерных перевозок по МТК, включающий все три основных маршрута и все виды транспорта, оценивается от 5,9 до 11,9 млн т к 2030 г. При этом эффект сопряжения МТК с евразийскими широтными транспортными

коридорами обеспечивает от 2,3 до 4,4 млн т, или порядка 40 % совокупного потенциала контейнерных перевозок [Винокуров и др., 2022, с. 45].

Интеграция коридора в рамках ЕАЭС и Большого Евразийского партнерства открывает возможности для создания единого евразийского транспортного пространства. В этом контексте МТК «Север—Юг» рассматривается не как отдельный проект, а как элемент комплексной транспортной стратегии, направленной на укрепление связанности евразийского континента.

## Заключение

Международный транспортный коридор «Север—Юг» стал ключевым геополитическим инструментом России в новых условиях. Он обеспечивает переориентацию торговых потоков с Запада на быстрорастущие рынки Азии и Ближнего Востока. Институциональным продолжением данного процесса стало заключение полноформатного Соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Ираном, которое создало экономико-правовую основу для роста взаимного товарооборота. Практическим подтверждением растущей роли коридора стал рост грузопотока до 26,9 млн т, а также успешный запуск первого поезда в Иран и создание союза экономических зон.

Подтверждением возрастающей значимости коридора также служит устойчивая динамика грузопотока, объем которого за 2021—2023 годы увеличился на 21 %, достигнув 17,6 млн т. Структура перевозок сохраняет сырьевую направленность с доминированием продовольствия, черных металлов и химической продукции, что отражает актуальные потребности рынков стран-участниц. При этом наблюдается выраженная асимметрия в использовании маршрутов: западное направление формирует свыше 70 % грузооборота, что подчеркивает его роль в торговле с Закавказьем и Ираном.

Однако потенциал коридора сдерживается инфраструктурными ограничениями. Для решения этих задач требуется реализация масштабных инвестиционных проектов и усиленная межгосударственная координация.

Перспективы развития коридора напрямую связаны с преодолением этих вызовов. Успех планов по увеличению пропускной способности до 35 млн т к 2035 г. станет доказательством продуманной альтернативы традиционным морским маршрутам.

---

## Библиографический список

Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. Международный транспортный коридор «Север—Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы; М.: Евразийский банк развития, 2022. 82 с.

В Иран прибыл первый грузовой поезд из России. URL: <https://ria.ru/20251108/iran-2053657036.html> (дата обращения: 01.12.2025).

Железные дороги России, Азербайджана и Ирана договорились повышать коммерческую привлекательность западного маршрута МТК «Север—Юг» URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=319748> (дата обращения: 01.12.2025).

ЕАЭС — Иран: вступило в силу полноформатное соглашение о свободной торговле, ЕЭК. URL: [https://eec.eaeunion.org/news/eaes-iran-vstupilo-v-silu-polnoformatnoe-soglashenie-o-svobodnoy-torgovle-/?sphrase\\_id=451479](https://eec.eaeunion.org/news/eaes-iran-vstupilo-v-silu-polnoformatnoe-soglashenie-o-svobodnoy-torgovle-/?sphrase_id=451479) (дата обращения: 01.12.2025).

Из варяг в персы: перспективы развития МТК Север—Юг, N.Trans Lad. URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 01.12.2025).

Дорогу Решт—Астара продолжают строить, заявили власти Ирана. URL: <https://ria.ru/20251118/konflikt-2055595995.html> (дата обращения: 01.12.2025).

Итоги внешней торговли России со всеми странами за январь—сентябрь 2025 г. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 01.12.2025).

Лузянин С.Г., Семенова Н. К. Международный коридор «Север—Юг»: транспортный проект или большая геополитика? // Азия и Африка сегодня. 2023. № 12. С. 5—14.

Межправительственное соглашение о создании международного транспортного коридора «Север—Юг». СПб., 2002. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (дата обращения: 01.12.2025).

Новое соглашение по МТК «Север—Юг» между Россией, Азербайджаном и Ираном: анализ. URL: <https://e-cis.info/news/566/132511/> (дата обращения: 01.12.2025).

Россия и Иран подписали меморандум о создании международного союза экономических зон МТК «Север—Юг». URL: <https://portnews.ru/news/360273/> (дата обращения: 01.12.2025).

Россия и Индия: товарооборот достиг 65 млрд долларов. URL: <https://ria.ru/20240220/indiya-1928367387.html> (дата обращения: 01.12.2025).

Астраханская область предложила включить в нацпроект реконструкцию судоходного канала, ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20575557> (дата обращения: 01.12.2025).

Саламатов В.Ю., Коломин В.О., Тангаева А.В., Гришин Е.В., Дурандина А.Г., Фесенко Р.С., Великий Г.П. Коридор «Север—Юг»: новые возможности для внешней торговли России. Информационно-аналитический дайджест. М.: ИПИ, 2024. 20 с.

В Иране скорректируют маршрут железнодорожной ветки коридора «Север—Юг», РБК URL: <https://www.rbc.ru/business/29/10/2025/6900cc729a794738494fb5db> (дата обращения: 01.12.2025).

Статистика грузоперевозок по международным транспортным коридорам. М.: АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», 2024.

Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. М., 2008.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: 01.12.2025).

Федеральная таможенная служба России. Статистика внешней торговли за 2023—2024 гг. URL: <https://customs.gov.ru> (дата обращения: 01.12.2025).

Национальный проект «Развитие транспортной инфраструктуры». М.: Минтранс России, 2024.

Отчет о деятельности РЖД по международным транспортным коридорам за 2024 год. М.: РЖД, 2024.

---

## References

Federal Customs Service of Russia. Foreign trade statistics for 2023—2024. URL: <https://customs.gov.ru> (accessed 01.12.2025). (In Russian).

First freight train from Russia arrived in Iran. URL: <https://ria.ru/20251108/iran-2053657036.html> (accessed 01.12.2025). (In Russian).

EAEU—Iran: a full-fledged free trade agreement has entered into force. URL: [https://eec.eaunion.org/news/eaes-iran-vstupilo-v-silu-polnoformatnoe-soglashenie-o-svobodnoy-torgovle/?phrase\\_id=451479](https://eec.eaunion.org/news/eaes-iran-vstupilo-v-silu-polnoformatnoe-soglashenie-o-svobodnoy-torgovle/?phrase_id=451479) (accessed: 01.12.2025).

The railways of Russia, Azerbaijan, and Iran have agreed to increase the commercial attractiveness of the North-South Western route. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=319748> (accessed on 01.12.2025).

From Varangians to Persians: Prospects for the Development of the North-South International Transport Corridor, N.Trans Lad. URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (accessed: on 01.12.2025).

Intergovernmental Agreement on the creation of the North-South International Transport Corridor. St. Petersburg, 2002. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

Luzyanin S.G., Semenova N.K. (2023). International Corridor “North — South”: The Transport Project, or Big Geopolitics? Asia and Africa today, no. 12, pp. 5—14. (In Russian).

National project “Development of transport infrastructure”. Moscow: Ministry of Transport of Russia, 2024. (In Russian).

New agreement on the North-South ITC between Russia, Azerbaijan and Iran: analysis. URL: <https://e-cis.info/news/566/132511/> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

Railway Development Strategy of the Russian Federation until 2030. Moscow, 2008. (In Russian).

Report on Russian Railways activities on international transport corridors for 2024. Moscow: RZD, 2024. (In Russian).

Russia and India: trade turnover reached \$65 billion. URL: <https://ria.ru/20240220/indiya-1928367387.html> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

Russia and Iran signed a memorandum on creating an international union of economic zones of the North-South ITC. URL: <https://portnews.ru/news/360273/> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

Statistics of cargo transportation on international transport corridors. Moscow: ANO “Directorate of International Transport Corridors”, 2024. (In Russian).

The Rasht-Astara road continues to be built, Iranian authorities said. URL: <https://ria.ru/20251118/konflikt-2055595995.html> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

The Astrakhan Region has proposed including the reconstruction of a shipping canal in the national project, according to TASS. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20575557> (accessed: on 01.12.2025).

Salamatov V.Yu., Kolomin V.O., Tangaeva A.V., Grishin E.V., Durandina A.G., Fesenko R.S., Velikikh G.P. (2024). North-South Corridor: new opportunities for Russia’s foreign trade. Information-analytical digest. Moscow: ITI, 20 p. (In Russian).

Iran will adjust the route of the North-South railway corridor, RBC URL: <https://www.rbc.ru/business/29/10/2025/6900cc729a794738494fb5db> (accessed: 01.12.2025).

Transport Strategy of the Russian Federation for the period until 2030. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902132678> (accessed: 01.12.2025). (In Russian).

Vinokurov E., Akhunbaev A., Zabojev A., Usmanov N. (2022). North-South International Transport Corridor: investment solutions and soft infrastructure. Reports and working papers 22/2. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank, 82 p. (In Russian).

---

Поступила в редакцию: 01.11.2025

Принята к публикации: 21.11.2025

Received: Nov 1, 2025

Accepted: Nov 21, 2025