

Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2024. № 4 (44). С. 39—48.

Economic and Social Research. 2024. No. 4 (44). P. 39—48.

Научная статья

УДК 338.47 + 339.9

doi: 10.24151/2409-1073-2024-4-39-48

<https://elibrary.ru/ecfkww>

Современные транспортные коридоры России: проблемы и перспективы развития

А. В. Нечаев

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

nec-a-v@yandex.ru

Аннотация. Проводится обзор проблем и перспектив развития основных международных транспортных коридоров (МТК) России: МТК «Восток — Запад», МТК «Север — Юг» и Северный морской путь — с учетом смещения геополитических и экономических интересов страны с Запада на Восток. Анализ основных текущих маршрутов и объемов грузоперевозок, а также соответствующих мер государственной политики завершается построением перспектив развития основных транспортных коридоров России и обоснованием целесообразности создания новых транспортных маршрутов с целью укрепить международные торгово-экономические связи.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, грузоперевозки, государственная политика, торговые связи, модернизация инфраструктуры, МТК «Восток — Запад», МТК «Север — Юг», Северный морской путь, Восточный полигон, Транскаспийский транспортный маршрут, ЕАЭС, Большая Евразия

Для цитирования: Нечаев А. В. Современные транспортные коридоры России: проблемы и перспективы развития // Экономические и социально-гуманитарные исследования. 2024. № 4 (44). С. 39—48. <https://doi.org/10.24151/2409-1073-2024-4-39-48> EDN: ECFKWW.

Original article

Modern transport corridors of Russia: Problems and prospects of development

A. V. Nechaev

Saint-Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

nec-a-v@yandex.ru

© Нечаев А. В.

Abstract. The author reviews the problems and prospects of development of Russia's main international transport corridors: ITC "East — West", ITC "North — South" and the Northern Sea Route, with consideration for the shift of the country's geopolitical and economic interests from the West to the East. The analysis of the main current cargo traffic routes and volumes, as well as relevant public policy, has been completed with the construction of prospects for the development of Russia's main transportation corridors and the substantiation of feasibility of creating new cargo traffic routes to strengthen international trade and economic relations.

Keywords: international transport corridor, cargo traffic, public policy, trade relations, infrastructure upgrade, ITC "East — West", ITC "North — South", Northern Sea Route, Eastern polygon, Trans-Caspian International Transport Route, EAEU, Greater Eurasia

For citation: Nechaev A. V. "Modern Transport Corridors of Russia: Problems and Prospects of Development". *Economic and Social Research* 4 (44) (2024): 39—48. (In Russian). <https://doi.org/10.24151/2409-1073-2024-4-39-48> EDN: ECFKWW.

Введение

Развитая транспортная инфраструктура государства и возможность построения на ее основе транспортных коридоров являются ключевыми факторами укрепления территориальной связанности страны и внешних торгово-экономических связей, что вносит значительный вклад в экономический рост.

Выгодное географическое положение России, чьи территории простираются через континент из Европы в Азию с запада на восток и с севера на юг, способствует активному участию в международной экономической деятельности, позволяет осуществлять внутрироссийские и транзитные перевозки. В таком контексте национальные транспортные маршруты России в полной мере соответствуют сети международных транспортных коридоров (МТК)¹, обеспечивающей грузопотоки с Западом.

Вместе с тем смещение геополитических и экономических интересов России, в том числе из-за сокращения связей со странами Запада, потребовало пересмотреть возмож-

ность создания транспортных маршрутов по иным направлениям — на юг и восток, а также обострило проблемы отечественной транспортной инфраструктуры, обусловленные износом оборудования и нехваткой мощностей.

С учетом долгосрочных планов развития, заложенных в документах стратегического государственного планирования^{2, 3}, приоритетными для России на ближайшие десятилетия стали следующие МТК: мультимодальные коридоры «Восток — Запад», «Север — Юг» и морской коридор «Северный морской путь».

¹ В транспортной стратегии России до 2030 г. МТК определен как совокупность маршрутов, проходящих по территории (в акватории) нескольких стран, используемых для перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении с учетом технологических и организационно-правовых условий осуществления перевозок.

² Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс]: утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 207-р от 13 февр. 2019 г. // Правительство России: [официальный сайт]. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUfT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 27.08.2024).

³ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]: утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 3363-р от 27 нояб. 2021 г. // Правительство России: [официальный сайт]. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZ1OOpQhL10nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 27.08.2024).

Основные транспортные коридоры России

МТК «Восток — Запад» — трансконтинентальный транспортный коридор из Европы в Азию — составляют два основных маршрута:

1. *Северный коридор*, его основой являются Транссибирская (Транссиб) и Байкало-Амурская (БАМ)⁴ железнодорожные магистрали с различными выходами-ответвлениями: 1) в Монголию через пункт пропуска Наушки, далее в Китай через пункт пропуска Эрен-Хото; 2) в Китай через пункт пропуска Забайкальск; 3) в Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Владивосток.

Протяженность Северного коридора от Москвы до Владивостока составляет почти 9,3 тыс. км, а время доставки грузов — около 7 суток [4]. Протяженность Северного коридора от порта Усть-Луга (Россия) до порта Ляньюньган (Китай) — 11,5 тыс. км, время в пути — 14 суток [3].

По оценкам Евразийского банка развития, в 2023 г. перевезено 177,7 млн т по грузопотокам Северного коридора, включая железнодорожные пункты пропуска — 173,9 млн т, автомобильные пункты пропуска — 3,8 млн т [1]. Оценка суммарного грузопотока, приведенная в отчете ООН, несколько ниже — 172,6 млн т за 2023 г. Однако доля транзитных перевозок по Северному коридору в направлениях с востока на запад и обратно составляет 4 % от общего грузопотока⁵. Объем грузоперевозок за тот же год

только лишь по Восточному полигону (основное направление Северного коридора) — 150,5 млн т (выше значения 2022 г. на 1,7 млн т, или на 1,14 %), остальная часть грузопотока (3—4 %) проходит через автомобильные пункты пропуска. При этом мощности Восточного полигона используются не в полной мере из-за ограничений в инфраструктуре: пропускная способность в 2022 г. составила 158 млн т, в 2023 г. — 173 млн т, что выше фактического объема перевозок⁶.

2. *Центральный евразийский коридор*, его маршруты пролегают по европейской части Транссиба (Москва — Екатеринбург — Курган, Челябинск) по железной дороге в Казахстан (пропускной пункт Карталы, Челябинская область), далее в Китай (через пропускные пункты Достык и Алтынколь, Алма-Атинское отделение Казахстанской железной дороги) и по его территории далее в КДНР, Вьетнам и к китайским портам на побережье Тихого океана. Протяженность Центрального коридора от порта Усть-Луга (Россия) до порта Ляньюньган (Китай) составляет почти 8,5 тыс. км, время в пути — 10 суток [3].

Объемы транзитных перевозок грузов по Центральному евразийскому коридору «Китай — Европа — Китай» (без учета экспорта и импорта Казахстана) в 2023 г. через основные пункты пропуска Достык и Алтынколь составили 8,8 млн т (прирост к 2022 г. на 1,1 млн т, или 14,3 %). При этом оба пункта пропуска обеспечивают 96 % общего объема транзитного грузопотока [1].

МТК «Север — Юг» — единственный транспортный коридор для России, имеющий международную правовую и институциональную основу. Официальное межправительственное соглашение между Россией, Ираном и Индией об учреждении МТК

⁴ Часть Транссиба и БАМ, пролегающие по территории Восточной Сибири и Дальнего Востока, вместе образуют модернизируемый сегодня Восточный полигон железных дорог (сокр. «Восточный полигон»).

⁵ Создание Координационного Комитета в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта по маршруту Евро-азиатских транспортных связей № 1 [Электронный ресурс]: Тридцать седьмая сессия КВТ Европейской экономической комиссии ЕЭК ООН (25—27 сентября 2024 г., Женева) // ЕЭК ООН: [сайт]. URL: <https://unece.org/sites/default/files/2024-08/ECE-TRANS-WP5-2024-03r.pdf> (дата обращения: 26.08.2024).

⁶ *Скорлыгина Н.* БАМ обнаружил в себе пустоту [Электронный ресурс] // Коммерсантъ: [сетевое изд.]. 28.02.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6534442> (дата обращения: 27.08.2024).

«Север — Юг» было подписано в 2000 г., спустя два года утвержден устав руководящего органа — Координационного совета МТК. Позднее к соглашению присоединились Беларусь, Азербайджан, Оман, Казахстан, Таджикистан, Армения и Сирия. Болгария и Туркменистан проявляют интерес к международной организации, но стоят на позиции наблюдателей.

Перевозки по МТК «Север — Юг» выполняются по трем маршрутам:

1) *Восточный маршрут*: железнодорожная ветвь Россия (порт Усть-Луга, Санкт-Петербург — Москва — Казань — Оренбург) — Казахстан (Кызылорда — Шымкент) — Узбекистан (Ташкент — Самарканд) — Туркменистан (Ашхабад — Теджен — Серахс) — Иран (Мешхед) и новая ветвь, введена в эксплуатацию в 2014 г. (минуя Узбекистан): Москва — Астрахань — Казахстан (Атырау — Актау — Узень) — Туркменистан (Кызылкая — Берекет — Акяйла — Инче-Бурун) — Иран (Горган — по сети железных дорог, в том числе с выходом в порт Бендер-Аббас).

2) *Транскаспийский маршрут*: позволяет перевозить грузы судами смешанного плавания «река-море» через порты стран Каспийского моря, по направлению из России (порты Астрахань, Оля, Махачкала) в Азербайджан (порт Баку) и Иран (порты Бендер-Энзели, Амирабад), с выходом в иранские порты Бендер-Аббас и Чабахар.

3) *Западный маршрут*: преимущественно железная дорога в направлении Россия (Астрахань — Махачкала — Самур) — Азербайджан (Баку — Астара) — Иран (Решт — Казвин), с выходом в иранские порты Бендер-Аббас и Чабахар.

На азербайджано-иранском участке железной дороги Астара — Решт, а также на других участках узких мест (однопутная дорога, отсутствие электрификации пути) перевозки осуществляются автомобильным транспортом. Строительство новой двухпутной электрифицированной железной дороги

Астара — Решт планируется закончить в 2028 г.⁷, она позволит снизить издержки и сроки доставки грузов.

Для каждого из трех указанных маршрутов имеются возможности для вариации перевозки по ветвям транспортного коридора, а также для выхода морским путем из портов Ирана (Бендер-Аббас, Чабахар) в Индию (Мумбаи, порт Джавахарлала Неру).

Протяженность МТК «Север — Юг» от Санкт-Петербурга до портов Индии составляет порядка 7,2 тыс. км, срок доставки грузов — 18...30 дней. В то время как альтернативный морской маршрут через Суэцкий канал (Южный морской путь) от той же отправной до той же конечной точки составляет почти 16 тыс. км, а срок доставки по нему — 30...45 дней [1], что делает МТК «Север — Юг» более привлекательным маршрутом по сравнению с указанным морским маршрутом.

Согласно данным Правительства России, объемы грузоперевозок по МТК «Север — Юг» растут: в 2023 г. объем перевозок всех грузов по всем маршрутам составил 17,13 млн т, что на 3,35 млн т (или на 24 %) больше показателя 2022 г. В том числе морским транспортом перевезено 5,54 млн т (прирост объема перевозок на 55 % к 2022 г.), железнодорожным — 11,59 млн т (прирост объема на 14 % к 2022 г.)⁸.

Северный морской путь имеет протяженность 5,6 тыс. км — от пролива Карские Ворота до бухты Провидения (Берингово море) — и является частью крупнейшего российского Северного морского транзитного коридора (СМТК). Российская часть СМТК имеет протяженность 10,5 тыс. км — от порта Мурманск до порта Владивосток.

⁷ Завершение строительства ж/д участка «Решт — Астара» ожидают к 2028 году [Электронный ресурс] // ТАСС: [интернет-медиа]. 26.07.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18364371> (дата обращения: 29.08.2024).

⁸ Андрей Белоусов провел заседание штаба по транспортно-логистическому коридорам [Электронный ресурс] // Правительство России: [официальный сайт]. 09.02.2024. URL: <http://government.ru/news/50842/> (дата обращения: 30.08.2024).

Вся протяженность СМТК — от северных портов Европы (например, порт Роттердам) до китайского порта Шанхай — составляет 13,6 тыс. км, что делает его более конкурентным в сравнении с маршрутом от Роттердама до Шанхая через Суэцкий канал (20—21 тыс. км) [4].

Разветвленная структура расположения северных портов России по маршруту СМТК (Мурманск, Архангельск, Нарьян-Мар, Варандей, Сабетта, Диксон, Хатанга, Тикси, Певек, Эгвекино, Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Советская гавань, Холмск, Владивосток, Находка и Восточный) позволяет формировать ответвления транспортных коридоров в регионах и подключать региональные перевалочные пункты.

Основную часть грузов, транспортируемых по Северному морскому пути, сегодня составляют: сжиженный природный газ (СПГ), газоконденсат, нефть и нефтепродукты (доля СПГ — более 50 %). По итогам 2023 г., морским транспортом перевезено 36,254 млн т грузов, что превышает на 0,254 млн т запланированный объем и на 1,914 млн т (на 5,6 %) — объем 2022 г. При этом более половины всего объема грузоперевозок обеспечила компания ПАО «Новатэк» (за счет СПГ), а также крупные поставщики ПАО «Лукойл», «ГМК «Норникель», ПАО «Газпромнефть». Примечательно, что транзитные перевозки грузов по Северному морскому пути обновили максимум 2023 г. и составили 2,129 млн т,⁹ что свидетельствует о повышении востребованности транзита по маршруту.

Проблемы и перспективы развития МТК «Восток — Запад»

Основную преграду увеличению грузопотока по Северному коридору МТК «Восток — Запад» создает ограничение пропускной спо-

собности Восточного полигона. Проблема распространяется на железнодорожные сети, логистические терминалы на маршруте, пункты пропуска, инфраструктуру портов Дальнего Востока. Эксперты Евразийского банка развития указывают на тенденцию (последних лет) к увеличению доли перевозок по автомобильным маршрутам (через автомобильные пункты пропуска), что, по их мнению, также связано с ограниченной пропускной способностью [1]. В отчете ООН отмечено, что узкие места Северного транспортного коридора отличаются не только техническими и технологическими характеристиками, но также экономическими: более высокой стоимостью затрат на перевозку в сравнении с морскими маршрутами¹⁰.

На расширение возможностей МТК «Восток — Запад» направлен ряд целевых мер, в том числе проект модернизации Восточного полигона, разработанный Правительством России совместно с ОАО «РЖД». Реализация первого этапа модернизации завершена в 2021 г. В настоящее время реализуется проект второго этапа: до конца 2025 г. запланировано выполнить 280 мероприятий, включая создание вторых главных путей, электрификацию путей, строительство терминалов, модернизацию пунктов пропуска, приведение их к единой системе работы таможенных пунктов в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Согласно прогнозу проекта, расчетная пропускная способность Восточного полигона с 173 млн т в 2023 г. вырастет до 180 млн т в 2024 г. Суммарная провозная способность контейнеров составит 1,656 млн шт. в год, а доля использования отечественного оборудования при модернизации полигона должна составить 94 %.

Инвестиции в реализацию второго этапа модернизации (1,082 трлн руб.) планируется

⁹ Перевозки грузов по Севморпути в 2023 году составили 36,254 млн тонн [Электронный ресурс] // Интерфакс: [интернет-медиа]. 10.01.2024. URL: <https://www.interfax.ru/russia/939623> (дата обращения: 30.08.2024).

¹⁰ Создание Координационного Комитета...

покрыть из ресурсов ОАО «РЖД»¹¹ и Фонда национального благосостояния.

В рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона до 2035 г. рассчитано увеличить пропускную способность к 2030 г. до 270 млн т в год, объем запланированных инвестиций — до 3,7 трлн руб.¹² Планируется модернизировать 12 участков Транссибирской магистрали и 10 участков Байкало-Амурской, а также построить ветви транспортного коридора, соединяющие две линии между собой, в их составе: вторые тоннели Северомуйский, Кузнецовский, Кодарский, мост через реку Амур, обход Хабаровского транспортного узла, вторые главные пути ряда участков.

В целях развития мощностей портов Дальнего Востока реализуется федеральный проект «Развитие морских портов», в рамках которого пропускные мощности портов к 2030 г. планируется увеличить с 290 млн т в год до 390 млн т в год¹³. Таких показателей планируется достичь за счет новых угольных терминалов, терминала по перегрузке и хранению СПГ и газового конденсата и др.

Чтобы повысить уровень участия России в перевозках по Центральному евразийскому коридору, построена новая трасса М-12 Москва — Казань с выходом по автомобильной дороге в Казахстан.

Проблемы и перспективы развития МТК «Север — Юг»

Инфраструктурные и технологические проблемы МТК «Север — Юг»:

- не достроен участок железной дороги Астара — Решт;
- железнодорожные пути на некоторых участках дорог в ряде стран разноколейные;
- электрификация ряда путей частичная;
- мощности портов Каспийского моря и внутренних водных путей ограничены;
- требуются современные суда фидерного класса и накатные суда ро-ро (ролкер);
- однопутные железные дороги в Азербайджане и Иране снижают пропускную способность транспортного коридора, более того, отсутствуют автомобильные обходы для загруженных дорог в населенных пунктах этих стран [4].

Стоит также добавить: несогласованность в технологических процедурах пересечения границ, в оформлении транспортно-сопроводительных документов; необходимость оптимизации тарифной политики, страхования грузов и транспорта, а также санкции США в отношении Ирана, ограничивающие его экономические возможности.

По оценкам Евразийского банка развития, на модернизацию МТК «Север — Юг» до 2030 г. потребуется 38 млрд долл. США, из них порядка 70 % инвестиций — на Западный маршрут, еще 19 % — на Транскаспийский, остальное — на Восточный. Доля государственных инвестиций составит 75—80 %, остальное — средства государственно-частного партнерства [7].

Сегодня меры по развитию МТК «Север — Юг», предпринимаемые странами-участниками, включают: совместное кредитование и строительство участка Астара — Решт (сумма межгосударственного кредита — 1,3 млрд евро, доля России — 85 %). Крупнейший логистический оператор России FESCO, привлекая бизнес-партнеров, приступил к созданию собственного флота,

¹¹ Скорлыгина Н. Третий пошел. ОАО РЖД готовится к третьему этапу модернизации БАМа и Транссиба [Электронный ресурс] // Коммерсантъ: [сетевое изд.]. 11.09.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6197185> (дата обращения: 30.08.2024).

¹² Правительство одобрило запуск третьего этапа инвестиционного проекта по модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба [Электронный ресурс] // Правительство России: [официальный сайт]. 02.05.2024. URL: <http://government.ru/docs/51492/> (дата обращения: 30.08.2024).

¹³ Мощность морских портов Дальнего Востока к 2030 году увеличится на треть [Электронный ресурс] // Минтранс РФ: [официальный сайт]. 06.02.2022. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10363> (дата обращения: 30.08.2024).

строительству контейнерного терминала для перевозок по МТК «Север — Юг». Правительство России выдвинуло инициативу учредить единую логистическую компанию-оператора для управления МТК «Север — Юг», по аналогии с управлением логистическими сервисами на МТК «Запад — Восток» Евразийским железнодорожным альянсом АО «ОТЛК ЕРА» [6]. Модернизация МТК «Север — Юг» призвана открыть для России перспективы расширения сотрудничества с Азербайджаном, Ираном, Индией, Пакистаном, Объединенными Арабскими Эмиратами, а также выход в Азиатско-Тихоокеанский регион через Мумбаи.

Проблемы и перспективы развития Северного морского пути

Наиболее острые инфраструктурные проблемы морского транспортного коридора обусловлены отсутствием собственных судов ледового класса, портовой и таможенной инфраструктуры, логистических центров, пунктов пропуска. Ряд мер, направленных на решение этих проблем, имеют протекционистский характер. Так, в 2019 г. введен запрет на использование судов иностранного производства на маршрутах Северного морского пути [4]. В 2023 г. логистический оператор FESCO запустил регулярный морской маршрут между российским портом Владивосток и портами Вьетнама (Хошимин, Хайфон) со сроком доставки грузов 9–12 суток, включая перевозки транзитных грузов из стран Юго-Восточной Азии. Выполняются перевозки контейнерных, рефрижераторных, генеральных и опасных грузов [2].

В плане развития Северного морского пути до 2035 г. (разработан Правительством России в 2022 г.) предусмотрены более 150 мероприятий по развитию этого транспортного коридора, общий объем инвестиций составил 1,8 трлн руб., включая 406 млрд руб. (или

23 %) внебюджетных средств¹⁴. Планируется построить:

- терминал СПГ «Утренний», нефтеналивной терминал «Бухта-Север», угольный терминал «Енисей», перегрузочные комплексы СПГ на Камчатке, в Мурманской области, транзитный терминал в порту Владивосток, логистический терминал на Сахалине, базы бункеровки в портах Тикси, Диксон;
- суда ледового класса, включая ледокол «Лидер», 46 судов аварийно-спасательного флота, площадки МЧС с оснащением авиацией, а также судостроительные и судоремонтные мощности;
- арктическую спутниковую группировку в целях обеспечения навигации.

В числе запланированных мероприятий — модернизация таможенной инфраструктуры морских пунктов пропуска Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Посьет, Зарубино, Корсаков, а также подготовка кадров в соответствии с потребностями Северного морского пути.

Проект реализуется правительством России совместно с региональными министерствами, государственными корпорациями, публичными акционерными обществами. Ожидается увеличение мощности Северного морского пути к 2030 г. до 80 млн т в год (по сравнению с 2023 г. — в 2 раза) [4].

Не способствуют развитию российских МТК «Восток — Запад» и «Север — Юг» альтернативные потенциальные проекты транспортных коридоров и МТК, действующие в обход территории и акватории России. Здесь следует упомянуть Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), так как объем его грузопотока в 2023 г. составил 2,76 млн т,

¹⁴ Михаил Мишустин утвердил план развития Северного морского пути до 2035 года [Электронный ресурс] // Правительство России: [официальный сайт]. 04.08.2022. URL: <http://government.ru/docs/46171/> (дата обращения: 01.09.2024).

а железнодорожная транспортная линия направлена в обход России: Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция. Страны — участницы ТМТМ предлагают модернизацию железных дорог, каспийских портов, а также прокладку подводного трубопровода в акватории Каспийского моря для транспортировки газа из месторождений Казахстана и Азербайджана через Азербайджан и Турцию в страны ЕС [5]. Обратим также внимание на автомобильный коридор TRASECA (Европа — Кавказ — Азия): его активно поддерживают власти ЕС и США, объем грузопотока в 2023 г. составил около 52 млн т, наибольшая доля принадлежит контейнерным перевозкам. Перевозки между Турцией, Ираном и Пакистаном, с возможностью выхода в Индию и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, обеспечивает Южный евразийский коридор, где наибольшая доля приходится на железнодорожные и автомобильные перевозки [1]. Чтобы соединить Азербайджан с территорией Нахичеванской АР (через провинцию Зангезур на юге Армении) [5], создан проект «Зангезурский коридор». Следовательно, очевиден факт активизации перевозок в обход России — из Ирана и Индии через Азербайджан в Турцию и далее в страны ЕС.

Предложения по совершенствованию транспортных коридоров России

В части мероприятий по устранению узких мест МТК «Восток — Запад» наиболее актуально расширение пропускной способности Восточного полигона, терминалов, портовой инфраструктуры Дальнего Востока. Снижение стоимости перевозки по данному коридору в перспективе сделает его экономически более выгодным альтернативному морскому маршруту по Суэцкому каналу.

Целесообразной представляется постановка следующих задач модернизации МТК «Север — Юг»:

- ввести в эксплуатацию участок Астара — Решт;
- построить вторые главные пути;

- электрифицировать железные дороги в Азербайджане, Иране, Казахстане, Туркменистане;
- создать обходы автомобильных дорог в загруженных населенных пунктах;
- углубить и расширить водные внутренние пути;
- создать контейнерные терминалы в портах Каспийского моря;
- модернизировать пункты пропуска;
- скоординировать процедуры оформления, тарификации и страхования грузов и пересечения пунктов пропуска.

Обратим внимание на необходимость укрепления системы евразийских транспортных коридоров и создание с этой целью меридианных коридоров, связывающих Северный и Центральный маршруты МТК «Восток — Запад» в направлении север — юг: Россия — Китай, Россия — Монголия — Китай, соединение их с Трансмонгольской и строящейся Трансманчжурской магистралями. Решению этой задачи также способствует развитие коридоров Приморье 1 и Приморье 2, связывающих восточные провинции Китая с портами Владивосток и Зарубино. Возможен вариант меридианного транспортного коридора, соединяющего Китай и Монголию с Западной Сибирью и выходящего на Север к Ямбургу, Сабетте. Это вариант сокращения маршрута экспорта СПГ в Китай [7]. Перспективными в данном аспекте являются для МТК «Север — Юг» широтные транспортные ответвления из Ирана в Пакистан с выходом в Индию и южные провинции Китая, а также строительство широтной ветви от Восточного коридора «Север — Юг» через Туркменистан, Узбекистан, Казахстан в Западный Китай (Урумчи). Если создать меридианные коридоры, замыкающиеся на Монголию и Северный Китай, то эти регионы станут центром системы евроазиатских коридоров, что защитит Россию от экспансии ЕС и США в Центральной Азии и Китае.

Для укрепления международных торгово-экономических связей немаловажное

значение имеет увеличение мощностей и обновление инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна, открывающих выходы в Турцию и страны Ближнего Востока.

Интеграция ЕАЭС со странами-партнерами, заключение соглашений о зоне свободной торговли с Ираном, Индией, Объединенными Арабскими Эмиратами и другими странами Персидского залива будут способствовать укреплению связанности МТК «Север — Юг» с транспортными коридорами Азиатско-Тихоокеанского региона и странами Восточной Африки.

Заключение

Меры по модернизации и развитию МТК «Восток — Запад», МТК «Север — Юг» и Северного морского пути уже сегодня дают положительные результаты: это увеличение пропускной способности транспортных коридоров, в том числе в части транзита грузов, за счет модернизации портовой инфраструктуры, терминалов, снижения сроков доставки грузов, включения новых стран в цепочки перевозок и торговли с Россией.

Вместе с тем чтобы переориентировать торговые потоки с запада на юг в условиях конкуренции с Западом на пространстве Большой Евразии и наладить торгово-экономические связи со странами Африки и Азиатско-Тихоокеанского региона, требуется стратегический подход к долгосрочному обновлению транспортной инфраструктуры на территории (в акватории) России, ЕАЭС. Укрепить систему евроазиатских транспортных коридоров позволят меридианные коридоры, связывающие МТК «Восток — Запад» в направлении север — юг: Россия — Китай, Россия — Монголия — Китай, и широтные ответвления Восточного коридора «Север — Юг» (Туркменистан — Узбекистан, Казахстан — Западный Китай (Урумчи), Иран — Пакистан — Индия — южные провинции Китая) с центром на территории «Монголия — Северный Китай» и выходом на транспортную инфраструктуру России. Это

позволит снизить влияние ЕС и США в Центральной Азии и Китае.

Обозначим торговые цели развития современных транспортных коридоров России:

- расширение торговли;
- увеличение и диверсификация поставок грузов и расширение географии поставок;
- увеличение доходов от транзитного грузопотока;
- сокращение финансовых и временных издержек;
- открытие новых рынков на южном (страны Персидского залива, Восточной Африки) и восточном (страны Азиатско-Тихоокеанского региона) направлениях.

Достижению этих целей способствуют взаимодополняющие факторы: институциональная интеграция внутри ЕАЭС, включение в Союз новых партнеров — Ирана, Индии, Объединенных Арабских Эмиратов и других стран, — и объединение транспортных коридоров.

Список литературы и источников

1. Евразийский транспортный каркас: Доклад 24/6 / Е. Винокуров (рук. авт. кол-ва), С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев и др. Алматы: Евразийский банк развития, 2024. 151 с. // Евразийский банк развития: [сайт]. URL: <https://eabr.org/upload/iblock/6ce/Evraziyskiy-transportnyy-karkas.pdf> (дата обращения: 07.11.2024).
2. Информационно-аналитический материал о пунктах пропуска, расположенных на основных (перспективных) международных транспортных коридорах «Север-Юг» и «Восток-Запад», проходящих через Евразийский экономический союз [Электронный ресурс] / Департамент таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии; исп. И. Н. Банных // ЕЭК: [сайт]. 18.01.2023. URL: https://eec.eaunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_Transport_Corridors.pdf (дата обращения: 31.08.2024).
3. Контейнерные перевозки между Восточной Азией и Европой в экологическом аспекте /

- В. С. Коссов, В. А. Гапанович, А. Л. Редин, А. А. Оленцов // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 3 (76). С. 24—28. EDN: XRLKLZ.
4. **Кузнецова С.** Путь на Восток [Электронный ресурс]: развитие евразийских транспортных коридоров: аналитический доклад (16 ноября 2023) / Ин-т проблем естественных монополий // РусИранЭкспо: [сайт группы компаний]. URL: <https://rusiranexpo.ru/?p=6190> (дата обращения: 25.08.2024).
 5. **Мальшиева Д. Б.** Россия и транзитные коридоры Евразии // Россия и новые государства Евразии. 2023. № 2 (59). С. 91—102. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-2-91-102> EDN: INZQGE.
 6. **Мартынова Е. С.** Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого евразийского партнерства // Россия и новые государства Евразии. 2023. № 3 (60). С. 68—77. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-3-68-77> EDN: ZAWISE.
 7. Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура: доклады и рабочие документы 22/2 / Е. Винокуров, А. Ахунбаев, А. Забоев, Н. Усманов. Алматы; М.: Евразийский банк развития, 2022. 86 с. // Евразийский банк развития: [сайт]. URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf (дата обращения: 31.08.2024).
 3. Kossov V. S., Gapanovich V. A., Redin A. L., Olentsov A. A. “Environmental Aspects of Container Traffic between Eastern Asia and Europe”. *Transport Rossijskoj Federacii = Transport of the Russian Federation* 3 (76) (2018): 24—28. (In Russian). EDN: XRLKLZ.
 4. Kuznetsova S., Institute for Natural Monopolies Research. “Way to the East: Development of Eurasian Transport Corridors: analytical report”. *Rus-IranEkspo*. 16 Nov. 2023. (In Russian). Web. 28 Aug. 2024. <<https://rusiranexpo.ru/?p=6190>>.
 5. Malysheva D. B. “Russia and Transit Corridors of Eurasia”. *Rossiya i novyye gosudarstva Evrazii = Russia and New States of Eurasia* 2 (59) (2023): 91—102. (In Russian). <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-2-91-102> EDN: INZQGE.
 6. Martynova E. S. “International Transport Corridors as Factor of Greater Eurasian Partnership Formation”. *Rossiya i novyye gosudarstva Evrazii = Russia and New States of Eurasia* 3 (60) (2023): 68—77. (In Russian). <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-3-68-77> EDN: ZAWISE.
 7. “International North—South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure: Reports and working papers 2/22”. *Euroasian Development Bank*. 26 Oct. 2022. Web. 31 Aug. 2024. <https://eabr.org/en/analytics/special-reports/international-north-south-transport-corridor-investments-and-soft-infrastructure/?sphrase_id=204340>.

References

1. Vinokurov E. (auth., ed.), Amangeldy S., Ahunbaev A., Zaboev A., Kuznetsov A., Malakhov A. “The Eurasian Transport Network: Reports 24/6”. Алматы: Eurasian Development Bank, 2024. 141 p. *Euroasian Development Bank*. 27 June 2024. Web. 07 Nov. 2024. <<https://eabr.org/en/analytics/special-reports/the-eurasian-transport-network/>>.
2. Bannykh I. N., comp., Customs Infrastructure Department of Eurasian Economic Commission. “Information and Analytical Material on Checkpoints Located on the Main (Prospective) International Transport Corridors ‘North — South’ and ‘East — West’ passing through the Eurasian Economic Union”. *EEC*. 18 Jan. 2023. (In Russian). Web. 31 Aug. 2024. <https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_Transport_Corridors.pdf>.

Информация об авторе

Нечаев Александр Васильевич — кандидат экономических наук, научный сотрудник экономического факультета Санкт-Петербургского государственного университета (Россия, 191123, Санкт-Петербург, ул. Чайковского, 62).

Information about the author

Aleksandr V. Nechaev — Cand. Sci. (Econ.), Researcher at Faculty of Economics, Saint-Petersburg State University (Russia, 191123, St. Petersburg, Tchaikovsky st., 62).

Статья поступила в редакцию 05.09.2024.

The article was submitted 05.09.2024.