

**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Российский университет дружбы народов им. П. Лумумбы»**

На правах рукописи

Щепетов Павел Андреевич

**РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА
«СЕВЕР-ЮГ»: ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИИ**

Специальность 5.2.5 Мировая экономика

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
кандидат экономических наук, доцент
Пак Егор Вадимович

Москва – 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»	15
1.1. Международные транспортные коридоры: основные понятия и категории.....	15
1.2. Предпосылки и особенности развития международных транспортных коридоров.....	36
1.3. Место МТК «Север-Юг» в системе существующих международных транспортных коридоров.....	50
Выводы по главе 1.....	70
ГЛАВА 2. ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»	72
2.1. История создания МТК «Север-Юг» и его отличительные черты	72
2.2. Грузопоток и особенности организации перевозок по МТК «Север-Юг»	89
2.3. Анализ грузовой базы МТК «Север-Юг».....	104
Выводы по главе 2.....	118
ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»	120
3.1. Анализ текущих проблем и барьеров развития МТК «Север-Юг»	120
3.2. Каспий как важный логистический хаб в контексте развития транспортной «связности» Евразии	134
3.3. Перспективы развития МТК «Север-Юг» и интересы России	151
Выводы по главе 3.....	172
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	174
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	178

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В условиях продолжающейся трансформации системы международных экономических отношений, роста глобальной неопределенности (в т.ч. под влиянием политического фактора) и, как следствие, перестройки всей транспортно-логистической системы мира задача по обеспечению стабильной работы логистики международной торговли становится одним из центральных исследовательских вопросов. Кроме того, санкционная политика стран Запада и усиливающаяся изоляция России от привычных рынков сбыта, а также разрыв традиционных цепей поставок привели к кардинальной перестройке ее внешнеэкономических связей – «развороту на Восток». В этих условиях особую значимость приобретает формирование и развитие транспортно-логистических маршрутов, способных обеспечить стабильные и устойчивые поставки необходимых товаров.

Одним из элементов формирующейся «новой логистики» внешней торговли России, имеющих на сегодняшний день важное народнохозяйственное значение для страны, является МТК «Север-Юг», связывающий Санкт-Петербург (Россия) и Мумбаи (Индия). Создание коридора в 2000 г. ставило задачу многократно увеличить грузопоток стран, «тяготеющих» к коридору, и стать альтернативой Суэцкому каналу. Срок доставки по МТК «Север-Юг» составляет по тестовым перевозкам от 15 до 24 дней¹, что значительно быстрее, чем при использовании Суэцкого канала. Однако такие сроки являются примерными и могут быть исполнены исключительно при благоприятных условиях, тогда как на практике на маршрутах коридора возможны задержки, обусловленные природно-климатическими (например, невозможность использования расчетной

¹ Андропова И. В., Пак Е. В. Перспективы реализации экономического потенциала Каспийского региона на примере транспорта / И. В. Андропова, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – № 9. – С. 94-106. – DOI: 10.24412/2072-8042-2022-9-94-106

грузоподъемности судов в 5 тыс. т ввиду заносимости Волго-Каспийского морского судоходного канала и перехода из пресной воды в соленую), инфраструктурными (например, отсутствие отдельных железнодорожных участков и подходов к портам, а также низкая техническая оснащенность портов бассейна, в т.ч. для работы со скоропортящимися грузами) и политическими (например, рост общей нестабильности на Южном Кавказе и возможные перспективы развития Зангезурского коридора) факторами. При этом необходимо констатировать, что коридор по-прежнему сталкивается с рядом «хронических» организационно-экономических проблем, многие из которых не решены спустя 25 лет².

Складывающаяся новая геополитическая реальность дала определенный толчок развитию МТК «Север-Юг» и повышению научно-практического интереса к нему. В 2023 г. в сравнении с 2021 г. грузопоток по маршруту МТК «Север-Юг» вырос на 4,3 млн т (темп прироста составил 34%)³. Большая часть грузоперевозок осуществляется по транскаспийской и западной ветвям коридора (грузопоток по ним в 2023 г. составил 7,8 млн т⁴ и 8 млн т⁵ соответственно). Восточная ветвь МТК «Север-Юг» является наименее «загруженным» маршрутом коридора.

Выявлено также, что объем перевалки грузов (в т.ч. контейнеризированных) в российских портах Каспийского бассейна несопоставимо ниже, чем в других бассейнах. Так, в 2024 г. доля каспийских портов в общем объеме перевалки грузов в портах России составила около 1%,

² Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север-Юг» / А. М. Голубчик // Вестник транспорта. – 2022. – № 10. – С. 15-17

³ Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.; Показатели работы морских портов // Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL:

https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html

(Дата

обращения: 08.12.2024)

⁴ Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL:

https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html

(Дата

обращения: 08.12.2024)

⁵ Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

а в контейнерном сегменте – около 0,3%. Однако развитие МТК «Север-Юг» все же открывает ряд перспектив, соответствующих национальным интересам России, среди которых диверсификация торговых потоков, формирование системы независимых от политики Западных стран транспортных маршрутов, рост уровня обеспечения продовольственной безопасности и в целом развитие транзитного потенциала России в контексте общего повышения транспортной «связности» всей Евразии.

Соответственно, установлено, что эффективному развитию МТК «Север-Юг» препятствует ряд барьеров инфраструктурного, организационного и политического характера. Их устранение требует консолидации усилий всех «тяготеющих» к коридору стран, в т.ч. России, и в ряде случаев политической воли их руководства, а также значительных финансовых затрат.

Степень научной разработанности проблемы. Теоретические основы категории «международный транспортный коридор» приводятся в работах отечественных авторов – Л. Б. Вардомского и М. О. Тураевой, В. А. Дергачева, В. Г. Егорова, И. В. Новоселовой, Е. В. Пака, К. С. Петрова и С. А. Сухинина, О. А. Подберезкиной, О. Н. Панамаревой, Д. В. Семенова и др. Среди зарубежных авторов, занимающихся данной проблематикой, можно выделить следующих – авторский коллектив под руководством Дж. Арнольда, авторский коллектив под руководством С. Коса, Ч. Кунака, Х. Ламарк и П. Ньюджент, В. Мачидон, авторский коллектив под руководством А. Дж. Хоффмана, Дж. Омвамба, К. Пинноньеми, С. Сясян и Х. Чэнфэн и др.

Организационно-экономические аспекты развития МТК «Север-Юг» (в т.ч. ретроспективно), а также эволюция транспортно-логистического обслуживания и развития инфраструктуры на данном направлении рассматриваются в работах В. Абатурова, Г. Аминовой, Е. В. Анисимова, А. Балиева, Л. Г. Беззубикова, П. И. Бухарицина, С. В. Виноградова и Ю. Г. Ещенко, И. А. Волынского и А. В. Титова, А. М. Гапеева и В. В. Кононова, А. М. Голубчика, С. Б. Дружиловского и В. В. Хуторской, Е. И. Иноземцевой, В.

Каледжи, Г. Г. Корноуховой, С. А. Котенькова, В. В. Котилко, Е. Е. Красноженовой, авторским коллективом под руководством П. В. Куренкова, Н. М. Мамедовой, К. А. Маркелова, В. Месамеда и А. Мухина, И. К. Павловой, Р. Н. Пировой, Н. В. Русанова, А. Трофимова, Дж. Харрисона и др.

Оценке показателей работы МТК «Север-Юг» и особенностям транспортировки грузов по коридору посвящены труды И. В. Андроновой и Е. В. Пака, авторского коллектива под руководством Е. Ю. Винокурова, А. М. Голубчика, авторского коллектива во главе с С. В. Ламановым, Д. К. Ниведиты, К. В. Холопова, Ю. А. Щербанина и Д. Ю. Голыжниковой и др.

Проблемы развития МТК «Север-Юг» отмечены в исследованиях Л. Алексеева, А. М. Голубчика, авторского коллектива под руководством Е. Ю. Винокурова, Л. Пала и др.

Таким образом, можно констатировать, что отдельные аспекты рассматриваемой области исследований в целом отражены в существующей литературе. Однако в сложившемся на сегодня массиве научных исследований все же отсутствует системный и подкрепленный количественными методами анализ МТК «Север-Юг», включающий выявление его специфических особенностей, ключевых проблем и перспектив развития в контексте обеспечения национальных интересов Российской Федерации.

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК России. Диссертация соответствует паспорту специальности ВАК 5.2.5 Мировая экономика в следующих направлениях исследования: п. 4. «Интернационализация и глобализация экономических процессов», п. 19. «Инфраструктурные факторы развития мирохозяйственных связей».

Цель и задачи исследования. Цель диссертации заключается в комплексном исследовании особенностей развития МТК «Север-Юг», выявлении соответствующих проблем и разработке рекомендаций по дальнейшему ускоренному развитию международного транспортного коридора с учетом экономических интересов Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- 1) исследовать теоретические подходы к определению концепции «международный транспортный коридор» и смежных категорий, связанных с ней и в комплексе раскрывающих ее сущность, а также выявить предпосылки и факторы развития международных транспортных коридоров;
- 2) проанализировать историю создания МТК «Север-Юг», выделив основные этапы его развития, определить его пространственные характеристики и обозначить место в системе существующих международных транспортных коридоров;
- 3) выявить особенности организации грузоперевозок по МТК «Север-Юг», исследовав грузовую базу коридора;
- 4) определить текущие проблемы и барьеры, препятствующие развитию МТК «Север-Юг»;
- 5) раскрыть роль Каспийского региона как важного логистического хаба в системе коридора в контексте повышения транспортной «связности» в Евразии;
- 6) выявить перспективные направления развития МТК «Север-Юг», отвечающие национальным интересам России.

Объект исследования – международный транспортный коридор «Север-Юг».

Предмет исследования – современное состояние, проблемы и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» в контексте обеспечения национальных экономических интересов России.

Теоретическую основу исследования составляют научные труды отечественных и зарубежных исследователей в области мировой экономики, логистики международной торговли, международной транспортной логистики и международных транспортных коридоров.

Методологическая основа исследования включает совокупность общенаучных и специальных экономических методов. К общенаучным

методам относятся анализ, синтез, сравнение, классификация, обобщение. К специальным экономическим методам относятся статистические, в т.ч. горизонтальный и вертикальный анализ, и эконометрические, в т.ч. метод машинного обучения XGBoost, основанный на алгоритме градиентного бустинга, использованный для построения модели прогнозирования грузопотока по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» с применением сценарного подхода.

Информационная база исследования состоит из нормативно-правовых документов и публикаций международных организаций, таких как Организация Объединенных Наций (ООН), Европейский союз (ЕС), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Содружество независимых государств (СНГ), Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Канцелярия Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ), Международный транспортный форум при Организации экономического сотрудничества и развития (МТФ при ОЭСР) и др.; нормативно-правовых документов РФ; аналитических докладов ЕАБР; баз статистических данных Группы Всемирного банка (ВБ), ЮНКТАД, ОЭСР; статистических данных Швейцарского экономического института (KOF Swiss Economic Institute) при Швейцарской высшей технической школе Цюриха (ETH Zurich); официальных статистических данных Федеральной службы государственной статистики (Росстата), ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря»; базы данных российского морского регистра судоходства; информационно-аналитических материалов операторов портов

«прикаспийской пятерки», а также информационно-аналитических агентств стран «пятерки».

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что предложено авторское определение категории «международный транспортный коридор», выявлены ключевые предпосылки и факторы его формирования и развития. На основе комплексного исследования транспортно-логистической инфраструктуры, особенностей перевозочного процесса, объемов грузоперевозок и политических факторов были выявлены ключевые проблемы и ограничения развития международного транспортного коридора «Север-Юг» экономического, организационного и транспортно-логистического характера; обоснованы перспективы развития грузоперевозок по маршрутам коридора, в т.ч. по транскаспийскому с применением методов количественного анализа; разработаны научно-обоснованные рекомендации по развитию международного транспортного коридора, в т.ч. с учетом действующего санкционного режима в отношении России.

Основные результаты, выносимые на защиту, содержащие элементы научной новизны:

1. На основе систематизации существующих подходов к определению категории «международный транспортный коридор» и смежных категорий, без которых целостное представление о данной категории невозможно, **предложена** авторская дефиниция термина «международный транспортный коридор», под которым предлагается понимать интегрированную систему транспортных коммуникаций, объединяющую пути сообщения, порты, железнодорожные станции, транспортные хабы, транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные объекты транспортно-логистической инфраструктуры, соответствующий подвижной состав и сопутствующие технические средства, а также регуляторные рамки перевозок на направлениях наибольшей концентрации трансграничных грузопотоков, формирующую, по сути, проводящую инфраструктуру межрегиональных торгово-транспортных связей. **Выявлены** ключевые предпосылки

(экономические и технологические) и факторы (географические и геополитические) формирования и развития международных транспортных коридоров.

2. **Доказано**, что МТК «Север-Юг» в системе существующих международных транспортных коридоров занимает одно из ключевых мест. **Установлено**, что МТК «Север-Юг» как меридиональный транспортный маршрут в направлении Европа – Азия имеет глубокие исторические корни, восходящие к VIII в. **Определена** роль России и сопредельных стран в процессе эволюции транспортно-логистического обслуживания грузопотоков на исследуемом направлении и развития соответствующей инфраструктуры. **Предложена** периодизация развития коридора, включающая 4 этапа: древний, царский (имперский), советский и современный. Выявлены особенности развития каждого этапа: древний этап (с VIII в. до первой половины XVI в.) – произошло становление транспортной артерии «Великий Волжский путь», древнейшего водного транспортного пути Евразии, обеспечивающего торговлю между Скандинавией, Волжской Булгарией и Ближним Востоком, в котором Русь выступала в качестве транзитного государства; царский (имперский) этап (со второй половины XVI в. до начала XX в.) – Россия обеспечила контроль над торговым маршрутом, усилив политическое и экономическое влияние в регионе; советский этап (с 1917 г. по 1991 г.) – имела место качественная трансформация транспортно-логистической инфраструктуры и институциональных механизмов, обеспечивающих обслуживание грузопотоков в условиях меняющихся политических и экономических реалий; современный этап (с середины 1990-х гг. по настоящее время) – состоялось институциональное оформление МТК «Север-Юг» и адаптация к новым геополитическим реалиям.

3. **Определены** специфические особенности осуществления грузоперевозок по МТК «Север-Юг»: организационно-экономические (отсутствие мультимодального транспортно-логистического оператора, единой системы управления коридором, а также единой тарифной политики),

документарные (отсутствие практики применения единой транспортной накладной, специфика транспортных документов, применяемых на маршруте) и инфраструктурные (отсутствие интероперабельности на маршрутах коридора). **Установлено**, что грузопоток по МТК «Север-Юг» остается достаточно скромным относительно «традиционных» маршрутов (главным образом Суэцкого канала), но характеризуется повышательной динамикой. На основе анализа взаимной торговли России с 14-ю «тяготеющими» к коридору странами, а также их экономических и логистических показателей – ВВП, торгового баланса, внешнеторговой квоты (по товарам), грузооборота и индекса эффективности логистики (LPI) – **выявлена** значительная потенциальная грузовая база коридора.

4. **Определены** основные барьеры развития МТК «Север-Юг»: инфраструктурного («узкие» места и «недостающие звенья» железнодорожной инфраструктуры, в т.ч. отсутствующие железнодорожные участки, например, на западной ветви, ограниченная пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска; заносимость Волго-Каспийского морского судоходного канала; недостаточный уровень развития и технической оснащенности портов на Каспии), организационно-экономического (отсутствие единого транспортно-логистического оператора, сквозной ставки на перевозку по коридору и сквозного транспортного документа, общей стратегической линии развития коридора как непосредственно у прилежащих, так и в целом у «тяготеющих» стран и др.) и геоэкономического характера (санкционное давление на Россию и Иран, рост военно-политической напряженности в Южной Азии – между Индией и Пакистаном, на Ближнем Востоке – между Израилем и Ираном, и на Кавказе – между Азербайджаном и Арменией, а также относительно недавние сложности в отношениях Азербайджана с Россией).

5. На основе исследования портовой инфраструктуры и торгового флота стран Каспийского бассейна, а также «сухопутного плеча», включающего железнодорожные и автомобильные подъезды к

соответствующим портам, **установлен** недостаточный текущий уровень функциональной готовности Каспия к обеспечению устойчивой транспортной «связности» в Евразии. **Выявлена** существующая конкуренция между двумя транспортными маршрутами на Каспии: меридиональным маршрутом – МТК «Север-Юг», широтным маршрутом – «Срединным коридором». **Показано**, что переход от конкуренции к их сопряжению может привести к росту транспортной «связности» в Евразии.

6. На основе результатов эконометрического моделирования грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг», основанного на методе машинного обучения XGBoost, **установлено**, что динамика грузопотока на маршруте на горизонте 3-х лет имеет инерционный характер. **Показано**, что развитие коридора отвечает национальным интересам России в части диверсификации торговых и транспортных потоков с целью формирования сети независимых от политики Западных стран транспортных маршрутов; митигации рисков продовольственной безопасности; повышения транспортной «связности» регионов России, по территории которых проходит маршрут МТК, и Евразии в целом; а также обеспечения реализации транзитного потенциала России. **Предложены** рекомендации по развитию МТК «Север-Юг», среди которых: создание единого транспортно-логистического оператора; гармонизация тарифной политики, что позволит снизить стоимость перевозки по коридору; модернизация и развитие транспортно-логистической инфраструктуры МТК; формирование на базе Астраханской области международного транспортно-логистического «узла» коридора; а также учреждение «Каспийского консорциума», объединяющего грузоотправителей, перевозчиков, судовладельцев, портовых операторов, экспедиторов, судостроителей, научные организации и другие заинтересованные стороны.

Теоретическая значимость диссертации состоит в уточнении и систематизации терминологического аппарата концепции «международный транспортный коридор». Предложена авторская дефиниция данного термина,

которая может быть использована в дальнейших научных исследованиях. Указанные положения диссертационного исследования являются авторским вкладом в развитие теории логистики международной торговли, международной транспортной логистики и международных транспортных коридоров, а также формирующихся междисциплинарных направлений – «геополитики транспорта» и «геополитики транспортных коммуникаций».

Практическая значимость исследования заключается в том, что основные результаты и выводы могут быть использованы профильными министерствами ЕАЭС и СНГ; научным сообществом стран ЕАЭС и СНГ и зарубежными учеными для дальнейшего изучения особенностей и перспектив развития МТК «Север-Юг»; участниками внешнеэкономической деятельности при планировании грузоперевозок по маршруту МТК «Север-Юг».

Апробация результатов исследования. Основные положения и результаты прошли апробацию на 6 международных и всероссийских научно-практических конференциях: «Актуальные проблемы глобальной экономики» (Москва, РУДН, 2023 г., 2024 г.), международный научно-практический Форум по экономической безопасности «IX ВСКЭБ» (Москва, РАНХиГС, 2023 г.), круглый стол «Цифровая трансформация устойчивой мобильности на транспорте» в рамках 3-й международной научно-практической конференции «Цифровые международные отношения 2024» (Москва, МГИМО (У) МИД России, 2024 г.), круглый стол «Воздействие транспортной логистики на коэволюцию экономических и социальных систем» в рамках международной конференции «Коэволюция экономических, социальных, культурных и политических систем в странах и регионах мира» (Москва, МГИМО (У) МИД России, 2025 г.), МАЭФ-2025 «Экономические тренды нового мироустройства и интересы России» (Москва, МГИМО (У) МИД России, 2025 г.).

Публикация результатов исследования. Наиболее значимые научно-практические результаты и выводы исследования содержатся в 4 публикациях общим объемом в 3,31 п.л., в т.ч. в 3 статьях в журналах из Перечня ВАК

РФ/Перечня РУДН, соответствующих категории К1/К2. Авторский вклад – 85%.

Структура диссертационного исследования включает в себя введение, три главы с выводами, заключение, список использованных источников (состоящий из 248 позиций). Диссертация изложена на 211 страницах, а также содержит 32 таблиц и 50 рисунков.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

1.1. Международные транспортные коридоры: основные понятия и категории

Международные транспортные коридоры (МТК) – достаточно «молодая» концепция в мировой экономике и международных экономических отношениях. Зародившись на стыке тысячелетий, МТК стали играть важную роль в международной торговле, логистике международной торговли и международной транспортной логистике способствуя оптимизации глобальных цепей поставок, сокращению сроков доставки грузов и снижению транспортно-логистических издержек.

Однако на сегодняшний день отсутствует единое устоявшееся определение термина «международный транспортный коридор». Вместе с тем в настоящее время активно формируются новые междисциплинарные направления – «геополитика транспорта» и «геополитика транспортных коммуникаций». Развитие этих научных областей требует разработки согласованного понятийного аппарата. Представляется, что концептуализация категории «международный транспортный коридор» невозможна без определения теоретических основ смежных категорий, которые каждая по своему раскрывает отдельные организационно-экономические аспекты настоящего феномена.

Основу терминологического аппарата геополитики транспорта и геополитики транспортных коммуникаций составляют такие категории, как «транспортная система», «транспортные коммуникации», «транспортный узел», «транспортно-логистический центр», «транспортный маршрут», «транспортная сеть», «мультимодальные перевозки», «интероперабельность», «транспортная «связность», «транспортная безопасность» и др.

Транспортная система является одной из ключевых составляющих социально-экономического развития общества, обеспечивая связь между различными территориями и способствуя эффективному перемещению пассажиров и грузов, и включает в себя множество взаимосвязанных элементов. Однако понятие «транспортная система» интерпретируется по-разному в зависимости от контекста и научной дисциплины, что обуславливает необходимость анализа различных дефиниций этого термина (табл. 1.1).

Таблица 1.1. Дефиниции термина «транспортная система»

№	Автор	Дефиниция
1	Маттссон Л.-Г. и Йенелиус Э.	Комплекс, состоящий из инфраструктуры (технической и физической), управления (планирования, эксплуатации и обслуживания инфраструктуры), пользователей транспорта и взаимодействия между этими элементами
2	Каскетта Э.	Совокупность взаимосвязанных элементов, формирующих спрос на перемещение и предложение транспортных услуг, удовлетворяющее возникший спрос
3	Родриг Ж.-П.	Комплекс взаимосвязей между «узлами», сетями и спросом на перевозки, включающий пространственную характеристику спроса, потоки между ними и инфраструктуру, необходимую для объединения и координации потоков
4	Панкратова Е. А.	Совокупность всех транспортных организаций, оказывающих услуги по транспортировке пассажиров и грузов различными видами транспорта, целью которой является обеспечение спроса на транспортные услуги
5	Грудцын Н. А.	Комплекс, объединяющий пути сообщения, транспортные организации и подвижной состав

Источник: составлено автором на основе Jenelius E., Mattsson L.-G. Resilience of transport systems / E. Jenelius, L.-G. Mattsson // International Encyclopedia of Transportation. – Vol. 1. – Amsterdam : Elsevier, 2021. – P. 258–267. – DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10719-5>; Cascetta E. Transportation Systems / E. Cascetta // Transportation Systems Engineering: Theory and Methods. – Boston, MA : Springer, 2001 (Applied Optimization; vol. 49). – Ch. 1. – P. 1–30. – DOI: https://doi.org/10.1007/978-1-4757-6873-2_1; Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems / J.-P. Rodrigue. – 6th ed. – New York ; London : Routledge, 2024. – 402 p. – DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003343196>; Панкратова, Е. А. Сбалансированность транспортной системы: направления анализа / Е. А. Панкратова // Транспортное дело России. – 2020. – № 2. – С. 67-68; Грудцын Н. А. Геополитический фактор развития транспортных систем / Н. А. Грудцын // Вестник СПбГУ. Науки о Земле. – 2016. – №4. – С. 134-143. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskiy-faktor-razvitiya-transportnyh-sistem>

Транспортная система, согласно представленным определениям, представляет собой сложный комплекс, включающий в себя инфраструктуру,

транспортные организации и пользователей, спрос и предложение транспортных услуг, а также взаимодействие всех элементов.

Транспортные коммуникации, по мнению Д. Т. Лотарева, представляют собой физические объекты, такие как автомобильные и железные дороги, трубопроводные системы, линии электропередач и др.⁶

Развитие транспортно-логистической сферы привело к глобальной перестройке архитектуры транспортной системы и переходу к хабовой системе (hub-and-spoke network)⁷. Одним из базовых элементов транспортной системы выступают *транспортные «узлы» (хабы)*. К наиболее значимым определениям термина «транспортный узел» относятся дефиниция, предложенная КВТ ЕЭК ООН, определение, используемое в Транспортной стратегии РФ до 2030 года с перспективой развития до 2035 года, а также авторская дефиниция Ж.-П. Родригом (табл. 1.2).

Таблица 1.2. Дефиниции термина «транспортный узел»

№	Автор/источник	Дефиниция
1	КВТ ЕЭК ООН	Пункт концентрации, сортировки, перегрузки и перераспределения грузов в рамках определенной территории
2	Транспортная стратегия РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.	Объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для обслуживания пассажиров или грузов, на котором осуществляется пересадка пассажиров либо перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой
3	Родриг Ж.-П.	Ключевой объект логистической инфраструктуры, в котором происходит сбор, обработка, перераспределение грузов и пассажиров в рамках определенной территории

Источник: составлено автором на основе Terminology on Combined Transport: Economic Commission For Europe. TRANS/WP.24/2000/1 // Official Website of UN/ECE [Электронный ресурс]. – URL: https://digitallibrary.un.org/record/408193/files/%5BE_ECE_%5DTRANS_WP.24_2000_1-EN.pdf; Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 20.09.2024); Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. 6-е изд.: Routledge, 2024. – 402 p. – DOI: 10.4324/9781003343196

⁶ Лотарев Д. Т. Размещение коммуникаций на неоднородной территории / Д. Т. Лотарев // Автомат и телемех. – 2001. – № 5. – С. 44–52

⁷ Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. 6th edition.: Routledge, 2024. – 402 с. – DOI: 10.4324/9781003343196

Транспортный хаб является ключевым элементом транспортной системы, выполняющим функции пункта концентрации и перераспределения потоков (грузовых и пассажирских).

Как особый вид транспортного «узла», в структуре транспортной системы выделяются транспортно-логистический центр (ТЛЦ). Теоретическое осмысление сущности ТЛЦ широко представлено как в зарубежных, так и в отечественных источниках (табл. 1.3).

Таблица 1.3. Дефиниции термина «транспортно-логистический центр»

№	Автор/источник	Дефиниция
1	КВТ ЕЭК ООН	Объединение независимых коммерческих компаний и государственных органов, занимающихся грузоперевозками и сопутствующими услугами в рамках определенной территории, включающей как минимум один терминал
2	Европлатформа (Europlatforms EEIG)	Специализированные зоны, объединяющие в рамках определенной территории весь комплекс услуг по транспортировке, управлению грузопотоками и распределению грузов
3	Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта РФ (НЦКТП Минтранса России)	Сетевой комплекс универсальных и специализированных терминалов, а также объектов транспортно-логистической инфраструктуры, способствующий внедрению инновационных логистических решений при обслуживании транзитных, региональных и международных грузопотоков

Источник: составлено автором на основе Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза – Аналитический доклад Департамента транспорта и инфраструктуры ЕАЭС // Официальный сайт ЕЭК ЕАЭС [Электронный ресурс]. – URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ee7/An-dokl-Analiz-sostoyaniya-i-sovremennykh-tendentsiy-razvitiya-transportno-logisticheskikh-tsentrov-v-tselyakh-vyrabotki-rekomendatsiy.pdf> (Дата обращения: 15.03.2024); Logistics Center Definition // Официальный сайт Europlatforms EEIG [Электронный ресурс]. – URL: <https://europlatforms.eu/Logistic%20CenterDefinition.html> (Дата обращения: 15.03.2024); Кряжев А. Н. «Сухой порт» как компонент технологической модели эксплуатации опорной сети транспортно-логистических центров на территории Российской Федерации / А. Н. Кряжев // ФГБУ «НЦКТП Минтранса России» [Электронный ресурс]. – URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/Кряжев_Презентация%20ЭСКАТО%20сухие%20порты.pdf (Дата обращения: 15.03.2024)

Транспортно-логистические центры являются системообразующими элементами современной транспортной системы и играют ключевую роль в организации и оптимизации грузоперевозок, обеспечивая бесперебойность поставок, выступая связующим звеном между участниками рынка, инфраструктурой и технологиями.

Связь между транспортными «узлами» осуществляется посредством *транспортных маршрутов*. В целом термин «транспортный маршрут» является достаточно устоявшимся, однако авторы акцентируют внимание на разных, наиболее важных с их точки зрения, элементах транспортных маршрутов (табл. 1.4).

Таблица 1.4. Дефиниции термина «транспортный маршрут»

№	Автор/источник	Дефиниции
1	Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН; UN/CEFACT)	Путь, связывающий несколько пунктов, проложенный для перевозки грузов и пассажиров.
2	Кажыкен М., Абдрахманов К., Ирсалиев Н., Акниязов Т., Табынбаев Б.	Путь, связывающий пункты отправки и доставки и используемый для регулярных грузоперевозок и пассажироперевозок за определенный срок
3	Родриг Ж.-П. и Дюкре С.	Соединение двух узлов, включенное в обширную сеть, представляющее собой автомобильные и железные дороги, морские и воздушные пути

Источник: составлено автором на основе Transport Route // UN/CEFACT Web Vocabularies [Электронный ресурс]. – URL: <https://vocabulary.uncefact.org/TransportRoute> (Дата обращения: 21.03.2024); Кажыкен М. Роль Республики Казахстан и Китайской Народной Республики в развитии «Среднего коридора» / М. Кажыкен, К. Абдрахманов, Н. Ирсалиев, Т. Акниязов, Б. Табынбаев // Исследовательский отчет НИИ «Нового сухопутно-морского транспортного коридора Азия - Европа» Международного университета «Астана». – 2024. – 77 с. – URL: https://aiu.kz/media/documents/2024/12/25/Исследовательский_отчет.pdf; Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. 6th ed.: Routledge, 2024. – 402 с. – DOI: 10.4324/9781003343196.

Анализ приведенных в таблице определений позволяет сделать вывод, что в общем виде транспортные маршруты представляют собой пути, по которым происходит доставка грузов и пассажиров из одного транспортного «узла» в другой. Транспортные маршруты представляют собой элементы *транспортной сети*, которая подробно рассматривается как в научных исследованиях, так и в нормативно-правовых документах (табл. 1.5).

Таблица 1.5. Дефиниции термина «транспортная сеть»

№	Автор	Дефиниции
1	Транспортная стратегия РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.	Комплекс транспортных маршрутов на определенной территории, связывающих транспортные «узлы»
2	Дюкре С.	Система взаимосвязанных «узлов» и маршрутов, предназначенных для перевозки грузов или пассажиров
3	Киселенко А. Н.	Комплекс транспортных «узлов» и транспортных маршрутов, формирующий транспортную доступность территории

Источник: составлено автором на основе Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 25.02.2025); Ducruet С. Transport networks / С. Ducruet // International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology. – Chichester : John Wiley & Sons, Ltd, 2016. – 12 p. – DOI: 10.1002/9781118786352.wbieg0024; Киселенко А. Н. Основа транспортной доступности северного региона - опорная транспортная сеть / А. Н. Киселенко // Актуальные проблемы, направления и механизмы развития производительных сил Севера - 2018 : Сборник статей Шестой Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием): в 3 частях, Сыктывкар, 19–21 сентября 2018 года. Том Часть II. – Сыктывкар: ООО «Коми республиканская типография», 2018. – С. 240-244

Рассмотрев ключевые элементы транспортной системы, важно уделить внимание одному из ее фундаментальных аспектов – *интероперабельности*, ставшей ответом на глобализацию в транспортно-логистической сфере. Этот термин, имеющий множество трактовок, играет решающую роль в обеспечении согласованности работы различных компонентов транспортно-логистической системы.

Ключевые аспекты категории «интероперабельность» отражены в определениях, предложенных такими международными организациями, как Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО/ESCAP), Еврокомиссия, Евразийский банк развития (ЕАБР), а также в авторской дефиниции К. Малли (таблица 1.6).

Интероперабельность в транспортно-логистической сфере представляет собой способность различных транспортных систем эффективно взаимодействовать между собой, обеспечивая безопасность, непрерывность движения и удовлетворяя потребности пользователей. Достижение интероперабельности осуществляется через гармонизацию стандартов, процедур и внедрение унифицированных решений на уровне инфраструктуры,

технологий и организации процессов. От реализации интероперабельности в значительной мере зависит скорость и стоимость международных перевозок.

Таблица 1.6. Дефиниции термина «интероперабельность»

№	Автор/источник	Дефиниция
1	ЭСКАТО	Механизм гармонизации процедур и стандартов в странах, «тяготеющих» к международным транспортным коридорам
2	Еврокомиссия	Возможность железнодорожной системы гарантировать безопасное и бесперебойное движение поездов, отвечающее заданным показателям на всем протяжении линий, обеспечиваемая выполнением всех установленных нормативных, технических и организационных требований
3	ЕАБР	Применение унифицированных инфраструктурных решений, технологических стандартов, транспортных средств (включая унификацию их габаритов) и вспомогательных сервисов, а также синхронизация технических параметров и организационных процессов на транспортных организациях
4	Малли К.	Способность нескольких транспортных систем эффективно функционировать в составе интегрированной сети, направленная на удовлетворение потребностей пользователей

Источник: составлено автором на основе ЭСКАТО. Транспортные коридоры Юго-Восточная Азия – Северная и Центральная Азия для поддержки укрепления транспортного сообщения между двумя субрегионами // Официальный сайт ЭСКАП [Электронный ресурс]. – 2022. – 40 с. – URL: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/6051/ESCAP-2023-PB--NCA-SEA-transport-corridors-support-strengthening-transport-connectivity-two-subregions-RUS-final.pdf?sequence=9&isAllowed=y>; Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/57/oj/eng>; Винокуров Е. Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше (отраслевой обзор) / Е. Ю. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. – Алматы : Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.; Mulley C. Interoperability and Transport Policy: the Impediments to Interoperability in the Organisation of Trans-European Transport Systems / C. Mulley // Journal of Transport Geography. – 1999. – P. 93-104 – DOI: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(98\)00046-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(98)00046-5)

Развитие транспортной системы, а в частности «контейнеризация» (массовое применение контейнеров в грузоперевозках) и интероперабельность транспортных систем, стало ключевым драйвером роста *мультимодальных перевозок*. Однако в настоящее время в этой сфере наблюдается терминологическая неопределенность, которая в русскоязычном пространстве «усугубляется» спецификой применения отечественных терминов (табл. 1.7).

Из приведенной таблицы можно сделать два вывода:

1. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 1980 г. (не вступила в силу) дала четкое определение мультимодальной перевозки, ключевыми элементами которой является наличие одного оператора на протяжении всего маршрута транспортировки груза и

применение единого транспортного документа на всю перевозку груза. Однако в дальнейшем определение значительно упростилось и эти ключевые элементы «опустились».

2. Во всех определениях интермодальной перевозки прослеживается ее родовое причастие к мультимодальной как одной из ее видов, с применением интермодальных транспортных единиц (контейнеры, съемные автомобильные кузова, полуприцепы).

Таблица 1.7. Дефиниции терминов «мультимодальные перевозки», «интермодальные перевозки», «комбинированные перевозки»

№	Термин	Автор/источник	Дефиниция
1	2	3	4
1	Международная мультимодальная перевозка	Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов	Перевозка грузов в международном сообщении, осуществляемая двумя и более видами транспорта на основании единого контракта мультимодальной перевозки «силами» одного мультимодального оператора
2	Мультимодальная перевозка	Терминология комбинированных перевозок (ЕЭК ООН, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Еврокомиссия	Перевозка грузов с использованием как минимум двух видов транспорта
3	Мультимодальная грузовая перевозка	Глоссарий по транспортной статистике (ЕС, ООН и МТФ при ОЭСР)	Перевозка грузов, осуществляемая двумя и более видами транспорта
4	Мультимодальная грузовая перевозка	ЕАБР	Перевозка грузов двумя и более видами транспорта, часто осуществляемая на основании единого мультимодального транспортного документа
5	Интермодальная перевозка	Терминология комбинированных перевозок (ЕЭК ООН, ЕКМТ и Еврокомиссия)	Транспортировка груза как минимум двумя видами транспорта в интермодальной транспортной единице, при которой смена вида транспорта осуществляется без обработки самого груза
6	Интермодальная грузовая перевозка	Глоссарий по транспортной статистике (ЕС, ООН и МТФ при ОЭСР)	Мультимодальная грузовая перевозка, при которой транспортировка грузов осуществляется в интермодальной транспортной единице и при смене транспорта не требующая обработку самого груза

Продолжение таблицы 1.7

1	2	3	4
7	Интермодальная грузовая перевозка	ЕАБР	Мультимодальная перевозка грузов в интермодальных транспортных единицах, осуществляемая без обработки самого груза при перегрузке с одного вида транспорта на другой
8	Комбинированная перевозка	Терминология комбинированных перевозок (ЕЭК ООН, ЕКМТ и Еврокомиссия)	Вид интермодальной перевозки, при которой большая часть перевозки осуществляется внутренним водным, морским или железнодорожным транспортом, а автомобильный транспорт используется только на начальных или конечных участках маршрута
9	Комбинированная перевозка	ЮНКТАД, ЭСКАТО, ЕЭК ООН	Перевозка грузов в интермодальных транспортных единицах с использованием комбинаций автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта

Источник: составлено автором на основе данных UNCTAD. Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 8-24, May 1980) // Official Website of UNCTAD [Электронный ресурс]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf (Дата обращения: 01.09.2024); Eurostat, UNECE and ITF at the OECD. Glossary for Transport Statistics – 5th ed. // Official Website of Eurostat [Электронный ресурс]. – 2019. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f?t=1568383761000> (Дата обращения: 01.09.2024); Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.; Economic Commission for Europe (UN/ECE). Terminology on Combined Transport // Official Website of UN/ECE [Электронный ресурс]. – URL: <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf> (Дата обращения: 01.09.2024); UNCTAD, UN-ESCAP, UNECE. CT-TPM Toolkit // Official Website of UN-ESCAP [Электронный ресурс]. – 2012. – 60 р. – URL: <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/CT-TPM%20Reference%20Material%20Final.pdf> (Дата обращения: 23.09.2024)

В русскоязычных источниках уточнение дефиниций вышеперечисленных терминов осложняется также применением не только «заимствованных» терминов (мультимодальная и интермодальная перевозки), но и собственными (смешанные перевозки). Так, в переводе Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов от 1980 г. на русский язык мультимодальная перевозка обозначена как смешанная⁸. В Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозки в смешанном сообщении (с применением нескольких видов транспорта) делятся

⁸ Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.) (не вступила в силу) // Официальный сайт ООН [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf (Дата обращения: 10.05.2024).

на перевозки в прямом смешанном сообщении (по единому транспортному документу на всем маршруте перевозки) и в непрямом смешанном сообщении (по отдельным транспортным документам на каждый отрезок пути и на каждый вид транспорта)⁹. Таким образом, термин «прямая смешанная перевозка» («перевозка в прямом смешанном сообщении») представляют собой синоним термина «мультимодальная перевозка»¹⁰.

Исходя из вышеизложенного, термин «смешанная перевозка» являются родовым понятием, объединяющим под собой «мультимодальную перевозку» (или «прямую смешанную перевозку»), «непрямую смешанную перевозку», «интермодальную перевозку» и «комбинированную перевозку» как вид «интермодальной перевозки» (рис. 1.1).

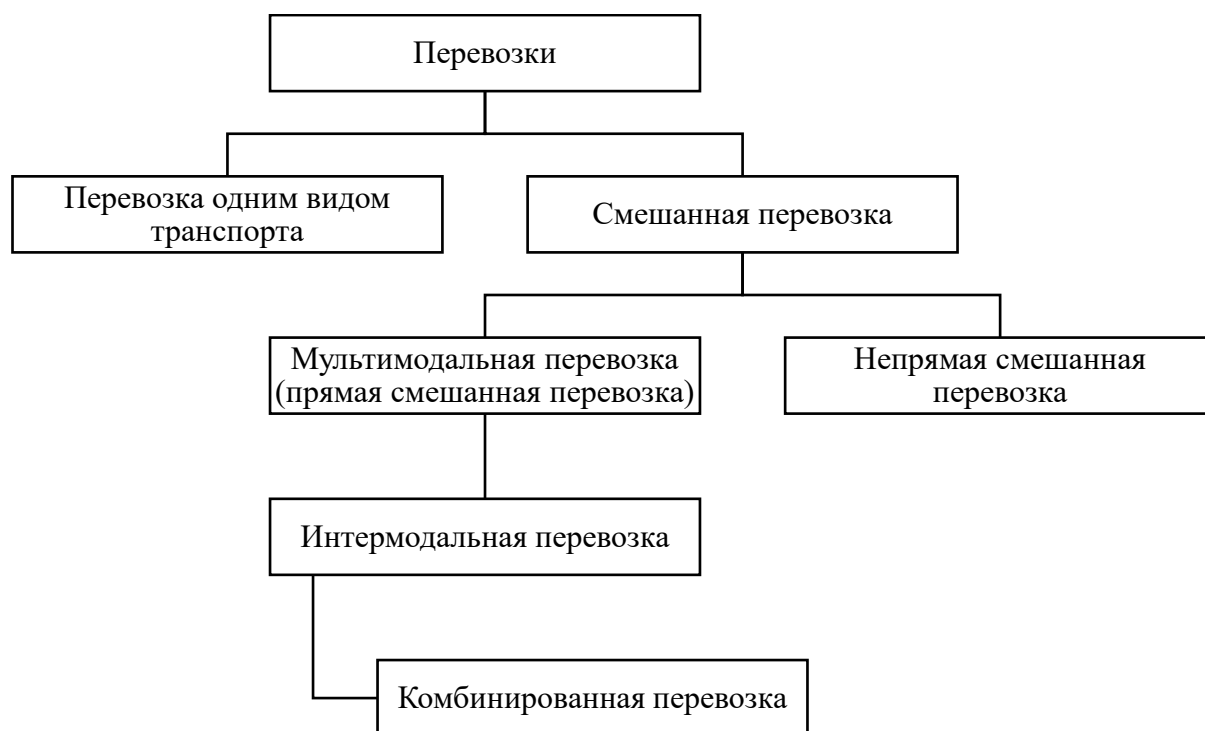


Рисунок 1.1. Иерархия терминологии видов перевозок

Источник: составлено автором

Как видно из рисунка, все перевозки условно подразделяются на две основные категории: перевозки, осуществляемые одним видом транспорта, и

⁹ Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (Дата обращения: 03.01.2025)

¹⁰ Голубчик А. М. Игры в транспортную лингвистику / А. М. Голубчик // «Логистик & система». – 2007. – №6. – С. 17-21

перевозки, выполняемые с использованием двух или более видов транспорта (смешанные перевозки). Последние, в свою очередь, делятся на прямые (мультимодальные) и непрямые смешанные перевозки.

Если интероперабельность обеспечивает технологическую и информационную совместимость различных элементов глобальной транспортной сети, а мультимодальность расширяет ее функциональность за счет комбинации видов транспорта, то *транспортная «связность»* выступает индикатором качества этой интеграции. Она отражает способность сети обеспечивать беспрепятственное перемещение грузов и пассажиров между узлами, минимизируя логистические разрывы и оптимизируя маршруты. Так, транспортная «связность» служит ключевым инструментом преобразования стран, не имеющих выхода к морю (landlocked countries), в государства с эффективными сухопутными связями (land-linked countries)¹¹.

Концепция «транспортная «связность» получила широкое освещение в работах различных исследователей и организаций (табл. 1.8).

Таблица 1.8. Дефиниции термина «транспортная «связность»

№	Автор/источник	Дефиниции
1	КВПНРМ (UN-OHRLLS)	Взаимосвязанность в сфере транспорта, торговли, таможенных процедур и логистических процессов, которая обеспечивается через развитие интегрированной транспортной инфраструктуры
2	Охера	Способность пассажиров и грузов перемещаться между множеством пунктов, а также «прочность» этих связей, определяемая такими факторами, как частота отправок, время в пути и пропускная способность транспортного сервиса
3	Родриг Ж.-П.	Мера, отражающая возможность перемещения пассажиров или грузов между любыми пунктами транспортной сети как по прямым маршрутам, так и через транзитные «узлы» или их комбинации

Источник: составлено автором на основе UN-OHRLLS. Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building of Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs: Experiences and Learning Materials for LLDCs and Transit Countries [Электронный ресурс]. – 2021. – 75 p. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/english_part_2_training_materials_lldc_transit_connectivity_2021.pdf (Дата обращения 27.09.2024); To Timbuktu, and Back Again: Why Transport Connectivity is Important

¹¹ UN-OHRLLS. Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building of Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs: Experiences and Learning Materials for LLDCs and Transit Countries [Электронный ресурс]. – 2021. – 75 p. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/english_part_2_training_materials_lldc_transit_connectivity_2021.pdf (Дата обращения 27.09.2024)

// Oxera Consulting LLP [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.oxera.com/insights/agenda/articles/to-timbuktu-and-back-again-why-transport-connectivity-is-important/> (Дата обращения: 19.03.2025); Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. 6th edition.: Routledge, 2024. – 402 с. – DOI: 10.4324/9781003343196

Как видно из таблицы, транспортная «связность» может быть охарактеризована как комплексный показатель, включающий в себя как физическую доступность и надежность транспортных сетей, так и эффективность связанных с ними процессов, таких как торговля, таможенное оформление и логистика.

Рассмотрев ключевые аспекты транспортной «связности» как основы эффективного функционирования и интеграции транспортных систем, необходимо обратить внимание на не менее значимый компонент, обеспечивающий их устойчивость и надежность – *«транспортную безопасность»*.

Современные транспортные сети, обладая высокой степенью «связности», одновременно становятся более уязвимыми к различным рискам (порой абсолютно не прогнозируемых, в т.ч. ввиду их политической природы). Это обуславливает необходимость исследования механизмов минимизации угроз, сохранения целостности инфраструктуры и обеспечения непрерывности грузоперевозок. Существует множество подходов к определению термина «транспортная безопасность». Ключевые из них представлены дефинициями Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Содружества независимых государств (СНГ) и авторскими трактовками Д. А. Логинова и И. С. Гуменюка (табл. 1.9).

На национальном и наднациональном уровнях (например, в России¹² и ЕС¹³) под транспортной безопасностью понимается защита транспортной инфраструктуры и подвижного состава от актов несанкционированного

¹² Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025) // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (Дата обращения: 12.04.2025)

¹³ Security & Safety // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/security-safety_en#:~:text=Transport%20security%20in%20the%20EU&text=Transport%20security%20can%20cover%20everything.add%20value%20in%20improving%20security. (Дата обращения: 03.09.2024)

негативного воздействия, что несомненно важно, однако не раскрывает транспортную безопасность как один из ключевых элементов экономической безопасности. Определения, предложенные Д. А. Логиновым и И. С. Гуменюком, расширяют представления о транспортной безопасности, акцентируя внимание на необходимости учета не только внешних угроз, таких как террористические акты или противоправные действия, но и внутренних угроз.

Таблица 1.9. Дефиниции термина «транспортная безопасность»

№	Автор/источник	Дефиниции
1	ОСЖД	Обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от несанкционированных воздействий
2	СНГ	Уровень защищенности транспортной инфраструктуры и подвижного состава от незаконных воздействий
3	Логинов Д. А.	Состояние транспортной системы, обеспечивающее защиту от угроз, связанных с нанесением ущерба инфраструктуре, подвижному составу, персоналу, пассажирам и грузам
4	Гуменюк И. С.	Состояние защищенности транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры от внешних и внутренних угроз, в т.ч. техногенного, антропогенного, социально-экономического характера

Источник: составлено автором на основе Памятка ОСЖД Р 604 «Терминология электрической, дизельной и альтернативных видов тяги. II часть. Тяговый подвижной состав», II издание от 07.11.2024 г.; Решение Совета глав правительств СНГ от 29 мая 2015 г. «О Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении» // Официальный сайт Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (КТС СНГ) [Электронный ресурс]. – URL: https://www.kts-cis.ru/files/files/Стратегия%20обеспечения%20транспортной%20безопасности_2015.pdf (Дата обращения: 15.10.2024); Loginov D. State management of economic security in the field of transport at the national level / D. Loginov // E3S Web of Conferences “Fundamental and Applied Scientific Research in the Development of Agriculture in the Far East” (AFE-2022). – 2023. – Vol. 371. – 11 p. – DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337104007>; Гуменюк И. С. 7.3. Транспортная безопасность / И. С. Гуменюк // Проблемы экономической безопасности регионов Западного побережья России : Монография / Под редакцией Г.М. Федорова. – Калининград : Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, 2019. – С. 139-158

Также нельзя не отметить масштабную работу, проделанную авторским коллективом под руководством П. В. Куренкова, по анализу терминологии в транспортно-логистической сфере¹⁴.

¹⁴ Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта. – 2025. – № 2. – С. 22-30; Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта.

Таким образом, все представленные выше категории каждая по-своему формирует составляющие и характеризуют различные аспекты более сложной категории «международный транспортный коридор».

В условиях глобальных изменений в архитектуре международных отношений, и как следствие, международных экономических отношений, а также трансформации транспортных систем под влиянием цифровизации происходит размывание традиционного разделения на национальные и международные транспортные маршруты¹⁵. Как отмечает В. Г. Егоров, транспортные коммуникации имеют свойство «сжимать» пространство посредством роста интенсивности и скорости коммуникации, одновременно «расширяя» его за счет интеграции новых территорий в глобальную транспортную систему¹⁶. Указанные факторы позволяют в целом говорить о взаимозаменяемости понятий «транспортный коридор» (transport corridor) и «международный транспортный коридор» (international transport corridor), что устраняет существующие различия между российскими и зарубежными подходами к концептуализации категории «международный транспортный коридор»¹⁷.

Категория «международный транспортный коридор» обладает междисциплинарной природой и раскрывается в рамках научно-теоретического и политико-практического дискурсов. На международном уровне категория МТК представлена в документах различных комиссий, канцелярий и организаций.

Одно из первых определений МТК было предложено экспертами КВТ ЕЭК ООН. Согласно нему, международный транспортный коридор – элемент

– 2025. – № 3. – С. 27-31; Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта. – 2025. – № 4. – С. 29-41

¹⁵ Pynnöniemi K. International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia / K. Pynnöniemi. – Helsinki : Finnish Institute of International Affairs, 2005. – 53 p. – URL: <https://ciaotest.cc.columbia.edu/wps/fiia/0001276/index.html>

¹⁶ Егоров В. Г. Геополитика транспортных коридоров / В. Г. Егоров // Геоэкономика энергетики. – 2021. – №2. – С. 6-31. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopolitika-transportnyh-koridorov>

¹⁷ В рамках диссертационного исследования будет использоваться более привычный в российском дискурсе термин «международный транспортный коридор»

национальной или международной транспортной системы, включающий в себя транспортную инфраструктуру, подвижной состав и правовые условия, обеспечивающие перемещение грузов и пассажиров между различными регионами¹⁸.

ЮНКТАД отмечает, что МТК выступают ключевым инструментом, обеспечивающий согласованный и комплексный подход к развитию транспорта, оптимизации транзита, упрощению торговых процедур на различных уровнях. Подчеркивается, что МТК представляют не только инфраструктуру, но и взаимодействие и координацию между странами-участницами МТК¹⁹.

По утверждению ЭСКАТО, МТК выступают элементами транспортной сети, обеспечивая взаимосвязь между несколькими транспортными «узлов» и ТЛЦ посредством транспортной инфраструктуры и потоков различных видов транспортов²⁰.

По мнению специалистов КВПНРМ (UN-OHRLLS), международный транспортный коридор представляет собой элемент транспортной системы, включающий ТЛЦ и транспортную инфраструктуру, созданный на основе многостороннего международного соглашения. Целью создания МТК является стимулирование торговли и упрощение международных перевозок²¹.

Программа ООН по населенным пунктам (UN-HABITAT) определяет МТК как систему мультимодальных транспортных маршрутов, созданных на основе транспортных сетей прилегающих стран и ограниченных шлюзами.

¹⁸ Винокуров Е. Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше (отраслевой обзор) / Е. Ю. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. – Алматы : Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.

¹⁹ Youssef F. Economic and transport corridor development and coordination / F. Youssef // Capacity building workshop on strengthening connectivity along the China-Mongolia-Russian Federation Economic Corridor [Электронный ресурс]. – 2021. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/frida_youssef-unctad.pdf (Дата обращения: 19.12.2023)

²⁰ ESCAP. Learning Material on Transport Corridors [Электронный ресурс]. – 2020. – 65 с. – URL: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Learning%20Material%20-%20Transport%20Corridors.pdf> (Дата обращения: 19.12.2023)

²¹ UN-OHRLLS. Report on best practices for effective transit transport corridor development and management [Электронный ресурс]. – 2020. – 64 с. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/ldcs_publications/corridor-report--final-un-ohrlls_28may2020.pdf (Дата обращения: 19.12.2023)

Эксперты также отмечают, что реализация проектов МТК сталкивается с рядом сложностей, вызванных несогласованностью интересов стран-участников и множества юрисдикций для их обслуживания²².

В исследовании Исламского банка развития МТК определяется как система мультимодальных транспортных маршрутов, соединяющих центры экономической активности. Каждый маршрут включает транспортные магистрали и транспортно-логистические «узлы», обеспечивающие интеграцию различных видов транспорта²³.

ОСЖД применяет термин «железнодорожный транспортный коридор», который она определяет как совокупность железнодорожных магистралей и железнодорожно-паромных переправ, концентрирующую международные железнодорожные грузовые и пассажирские перевозки и обеспечивающую минимизацию срока транспортировки и достижение оптимальной экономической эффективности²⁴.

Примерами дефиниций МТК, выработанных на региональном уровне, являются определения ЕС, СНГ и Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Формулируя дефиницию МТК, в ЕС руководствовались подходом, утвержденным на Общеввропейских конференциях по транспорту. Согласно этому определению, МТК рассматриваются как комплекс транспортных магистралей, соединяющий ключевые транспортные «узлы», обеспечивающий мультимодальные грузовые и пассажирские перевозки на направлениях их наибольшей концентрации²⁵. В настоящее время МТК,

²² Omwamba J. The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations / J. Omwamba // UN-Habitat [Электронный ресурс]. – 2015. – 36 p. – URL: <https://unhabitat.org/the-role-of-transport-and-transit-corridors-in-fostering-international-cooperation-for-sustainable-development-issues-and-recommendations> (Дата обращения: 27.01.2024)

²³ PGlobal Global Advisory and Training Services. A Study of International Transport Corridors In OIC Member Countries [Электронный ресурс]. – 2011. – 192 p. – URL: <https://www.comcec.org/wp-content/uploads/2021/07/IDB-TransportCorridors-Study.pdf> (Дата обращения: 03.05.2024)

²⁴ О+Р 302 «Регламент формирования и заполнения Комплексного плана совершенствования перевозок и развития транспортного коридора ОСЖД» (Варшава, 13-16 октября 2020 г.)

²⁵ Винокуров Е. Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше (отраслевой обзор) / Е. Ю. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. – Алматы : Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.

созданные ЕС объединены в Трансевропейскую транспортную сеть (TEN-T), а сами МТК именуются «коридорами опорной сети» (core network corridors)²⁶.

В 2003 г. был подписан Меморандум о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров, закрепивший определение МТК. Согласно документу, МТК представляет собой систему магистральных транспортных коммуникаций связывающих территории стран-участниц СНГ на направлениях наибольшей концентрации грузопотоков²⁷.

В рамках формирования скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС была разработана концепция «евразийского транспортного коридора», представляющая собой интегрированную систему транспортных маршрутов, объединенных в сеть международных транспортных коридоров, проходящих через территории стран-членов ЕАЭС на направлениях наибольшей концентраций грузопотоков²⁸. Сопрягающиеся евразийские транспортные коридоры в широтном и меридиональном направлениях объединятся ЕАБР в «евразийский транспортный каркас»²⁹.

В транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. МТК определяется как система транспортных маршрутов, пролегающих по территории государств и обеспечивающих международные перевозки пассажиров и грузов на направлениях их наибольшей

²⁶ Corridors // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/corridors_en (Дата обращения: 12.04.2023)

²⁷ Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров (Ялта, 18 сентября 2003 г.) // Интернет-портал СНГ. – URL: <https://e-cis.info/cooperation/3333/78827/> (Дата обращения: 12.04.2023)

²⁸ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/ (Дата обращения: 11.12.2024)

²⁹ Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

концентрации, а также комплекс технологических, организационных и правовых условий обеспечения перевозок³⁰.

В научно-теоретическом дискурсе также нет единого подхода к определению концепции «международный транспортный коридор». Теоретические аспекты МТК широко представлены как в зарубежной, так и в отечественной литературе.

По мнению экспертов Группы Всемирного банка (ВБ), МТК представляет собой транспортный маршрут или комплекс маршрутов, соединяющий экономические центры и транспортные «узлы»³¹.

Другими экспертами ВБ, МТК характеризуется как система транспортно-логистической инфраструктуры и услуг, направленных на оптимизацию торговых и транспортных потоков между центрами экономической активности³².

При рассмотрении категории «международный транспортный коридор» К. Пинноньеми (K. Pynnöniemi) отмечает, что в основе МТК лежит набор договоренностей, технических руководств, инструкций и рекомендаций при выборе конкретного маршрута³³.

В. Мачидон (V. Machidon) обосновывает роль МТК как центров концентрации грузовых и пассажирских потоков. Автор подчеркивает динамичный характер МТК и их зависимость от экономических, политических, инвестиционных, а также инфраструктурных факторов³⁴.

³⁰ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 11.12.2024)

³¹ Arnold J. Best Practices in Corridor Management / J. Arnold, G. Olivier, J-F. Arvis. – Washington, DC : World Bank [Электронный ресурс]. – 2005. – 45 p. – URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/591711468314986040/pdf/451280WP0Box3310management01PUBLIC1.pdf>

³² Kunaka Ch. Trade and Transport Corridor Management Toolkit / Ch. Kunaka, R. Carruthers. – Washington, DC : World Bank, 2014. – 388 p. – DOI: 10.1596/978-1-4648-0143-3.

³³ Pynnöniemi K. International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia / K. Pynnöniemi. – Helsinki : Finnish Institute of International Affairs, 2005. – 53 p. – URL: <https://ciaotest.cc.columbia.edu/wps/fiia/0001276/index.html>

³⁴ Machidon V. Major European Transport Corridors and Their Role in The Republic of Moldova Development / V. Machidon // Eastern European Journal for Regional Studies (EEJRS), Center for Studies in European Integration (CSEI), Academy of Economic Studies of Moldova (ASEM). – 2015. – Vol. 1, № 2. – P. 1–142

Ч. Сясян (Zh. Xiaoxiang) и Х. Чэнфэн (H. Chengfeng) при трактовке категории «международный транспортный коридор» исходят из инфраструктурного подхода и определяют ее как двустороннюю транспортную систему, включающую автомобильные и железные дороги, водный транспорт, авиацию, трубопроводы и другую транспортную инфраструктуру, поддерживаемую двумя или более сетями транспортных коммуникаций. Исследователи отмечают роль МТК в упрощении международных перевозок, развитии торговли, а также привлечении инвестиций³⁵.

Как было отмечено выше, МТК являются также одним из геополитических инструментом. Данный тезис подтверждают С. Кос (S. Kos), М. Бакота (M. Bakota) и Д. Брчич (D. Brčić), отмечая значимость панъевропейских транспортных коридоров для интеграции территорий в общее геополитическое пространство³⁶.

По мнению Х. Ламарка (H. Lamarque) и П. Ньюджента (P. Nugent), МТК можно представить в виде совокупности взаимосвязанной инфраструктуры, соединяющей две или более географические точки через международные границы и обеспечивающей стабильность грузопотока и пассажиропотока. Однако, они отмечают, что международные транспортные коридоры в значительной степени существуют благодаря убеждению правительств и экспертов в их необходимости³⁷.

А. Дж. Хоффман (A. J. Hoffman), К. Мутендера (C. Mutendera), В. К. Вентер (W. C. Venter), при определении МТК придерживаются «транспортного» подхода, согласно которому международный транспортный

³⁵ Xiaoxiang Zh., Chengfeng H. Systems Evaluation for Operational Risks of International Transport Corridors: A Case Study of China-Pakistan-Iran-Turkey International Transport Corridor / X. Zhou, C. Huang // *Discrete Dynamics in Nature and Society*. – 2021. – Vol. 2021. – 14 p. – DOI: <https://doi.org/10.1155/2021/3438872>

³⁶ Kos S. Analysis of the Impact of Transport Corridor Vc on the Port of Ploče / S. Kos, M. Bakota, D. Brčić // *Promet - Traffic & Transportation*. – 2018. – Vol. 30, № 4. – P. 465–477. – DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v30i4.2656>

³⁷ *Transport Corridors in Africa* : [Monograph] / ed. by edited by P. Nugent, H. Lamarque // Rochester: Boydell and Brewer. – 2022. – 342 p.

коридор представляет собой интермодальный транспортный маршрут, соединяющий ключевые транспортные пункты в разных странах³⁸.

В. А. Дергачев трактует МТК как технологическую систему объединяющую, транспорт общего пользования и средства связи, обеспечивающую ускорение процесса транспортировки грузов за счет концентрации материальных, финансовых и информационных потоков в условиях преференциального режима³⁹.

Сотрудники Центра постсоветских исследований ИЭ РАН Л. Б. Вардомский и М. О. Тураева характеризуют МТК как согласованное развитие и унификацию технических параметров национальных магистральных путей нескольких стран, образующих международное направление перевозок между крупными центрами производства и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и широкое внедрение на этом направлении мультимодальных технологий в доставке грузов⁴⁰.

Достаточно емкое определение международных транспортных коридоров, отражающее многие ранее упомянутые подходы и аспекты, предложил Д. В. Семенов. МТК представляет собой международный транспортный маршрут, функционирующий на основе принципов свободы транзита и судоходства и обеспечивающий регулярное линейное перемещение грузов или пассажиров. Автор отмечает также важность наличия всей необходимой транспортной инфраструктуры, а также правовых механизмов регулирования⁴¹.

³⁸ Hoffman A. J. Comparing Transport Corridors Based on Total Economic Cost / A. J. Hoffman, C. Mutendera, W. C. Venter // *Journal of Advanced Transportation*. – 2023. – Vol. 2023. – 15 p. – DOI: <https://doi.org/10.1155/2023/6336630>

³⁹ Дергачев В. А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров / В. А. Дергачев // *Вестник аналитики*. – 2006. – № 3. – С. 148-161.

⁴⁰ Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. – С. 10

⁴¹ Семенов Д. В. Проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров / Д. В. Семенов // *Актуальные проблемы российского права*. – 2010. – №1. – С. 340-351. – URL:

О. Н. Панамарева, характеризуя особенности современных международных транспортных коридоров, подчеркивает необходимость унификации требований к инфраструктуре и параметрам транспорта в рамках МТК, единства технических и организационных требований, внедрения передовых технологий и создания единого инфокоммуникационного пространства для обеспечения безопасности и сопровождения перевозок⁴².

С. А. Сухинин, К. С. Петров, И. В. Новоселова в своем исследовании рассматривают МТК как интеграционные транспортные проекты государств в сфере международных торговых отношений на основе существующих объектов транспортно-логистической инфраструктуры. При этом они отмечают, что с пространственной точки зрения, коридоры – это звенья международной транспортной сети, которые связывают экономические центры посредством различных видов транспорта⁴³.

К. В. Холопов и А. М. Голубчик в своем исследовании подчеркивают значимость МТК как инструмента интеграции в мировые экономические связи⁴⁴.

Таким образом, было выявлено, что на сегодняшний день нет единого общепринятого подхода к определению категории «международный транспортный коридор». На основании проведенного анализа предлагается следующая авторская дефиниция данной категории: интегрированная система транспортных коммуникаций, объединяющая пути сообщения, порты, железнодорожные станции, транспортные хабы, транспортно-логистические центры (ТЛЦ) и иные объекты транспортно-логистической инфраструктуры,

<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-mezhdunarodno-pravovogo-regulirovaniya-evraziyskih-transportnyh-koridorov> (Дата обращения: 08.05.2023).

⁴² Панамарева О. Н. Международная экономическая и транспортная интеграция: их связь и перспективы для экономики России XXI в. / О. Н. Панамарева // Вестник МФЮА. – 2019. – №4. – С. 116-132. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnaya-ekonomicheskaya-i-transportnaya-integratsiya-ih-svyaz-i-perspektivy-dlya-ekonomiki-rossii-xxi-v> (Дата обращения: 08.05.2023).

⁴³ Sukhinin S. Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union / S. Sukhinin, K. Petrov, I. Novoselova // E3S Web of Conferences. – 2023. – Vol. 371. – 8 p. – DOI: 10.1051/e3sconf/202337104014

⁴⁴ Холопов К. В., Голубчик А. М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы / К. В. Холопов, А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – № 10. – С. 43-50.

соответствующий подвижной состав и сопутствующие технические средства, а также регуляторные рамки перевозок на направлениях наибольшей концентрации трансграничных грузопотоков, формирующую, по сути, проводящую инфраструктуру межрегиональных торгово-транспортных связей.

1.2. Предпосылки и особенности развития международных транспортных коридоров

Несмотря на в целом сохраняющуюся научно-практическую дискуссию относительно категории «международный транспортный коридор», в настоящее время можно говорить о «коридоризации»⁴⁵ международной транспортной системы, представляющей собой тенденцию на формирование МТК, способных обеспечивать эффективную транспортировку грузов и пассажиров. Этот подход включает не только развитие отдельных международных транспортных маршрутов, но и создание обширной сети взаимосвязанных транспортных коридоров, охватывающих значительные территории и обеспечивающих непрерывную перевозку грузов.

МТК в их нынешних формах можно рассматривать как результат усилий по адаптации различных международных инструментов, разработанных с течением времени с целью облегчения транзита и трансграничной торговли, а также передвижения людей между странами⁴⁶.

МТК стали неотъемлемой частью современной транспортно-логистической системы, а их формирование обусловлено наличием фундаментальных предпосылок — экономических, технологических, и

⁴⁵ Steger M. B., Benedikter R., Pechlaner H., Kofler I. Globalization: Past, Present, Future / M. B. Steger, R. Benedikter, H. Pechlaner, I. Kofler. — Berkeley : University of California Press, 2023. — 352 p. — DOI: <https://doi.org/10.1525/9780520395770>

⁴⁶ UN-OHRLLS. Report on best practices for effective transit transport corridor development and management [Электронный ресурс]. — 2020. — 65 с. — URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/ldcs_publications/corridor-report--final--un-ohrlls_28may2020.pdf (Дата обращения: 19.12.2023)

факторов – географических и политических. Рост объемов международной торговли, расширение географии поставок вследствие транснационализации мировой экономики являются ключевыми драйверами создания и развития международных транспортных коридоров. Экономическая интеграция, воплощенная в таких проектах, как ЕС, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), ЕАЭС, требовала унификации транспортных стандартов, синхронизации национальной инфраструктуры и развитие интероперабельности транспортно-логистических систем стран и объединений. Параллельно идущее внедрение технологических инноваций на транспорте (таких как контейнеризация и цифровизация) значительно повысили скорость перевозок и сократили транспортно-логистические издержки.

Современные международные экономические отношения все в большей мере подвергаются политизации и наблюдается явная перестройка их архитектуры. Однако несмотря на это нельзя не отметить, что экономические процессы в конце XX в. вышли абсолютно на новый уровень. Эти изменения одновременно привели к углублению глобальной взаимозависимости (interconnectedness), с одной стороны, а с другой – к глубокой интеграции между государствами в сферах экономики, политики, торговли, транспорта и др. Такие процессы изменили мировое устройство, позволив говорить о концепции «сжатия пространства-времени»⁴⁷.

Существуют различные подходы к оценке уровня глобализации, одним из наиболее авторитетных является индекс глобализации (KOF Globalisation Index), разработанный Швейцарским экономическим институтом (KOF Swiss Economic Institute) при Швейцарской высшей технической школе Цюриха (ETH Zurich), впервые опубликованный в 2002 г. Индекс характеризует

⁴⁷ Harvey D. Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination / D. Harvey // Annals of the Association of American Geographers. – Vol. 80, No. 3. – 1990. – P. 418-434. – URL: <http://www.jstor.org/stable/2563621>

уровень глобализации в целом по миру в экономическом, политическом и социальном измерении с 1970 г. (рис. 1.2).

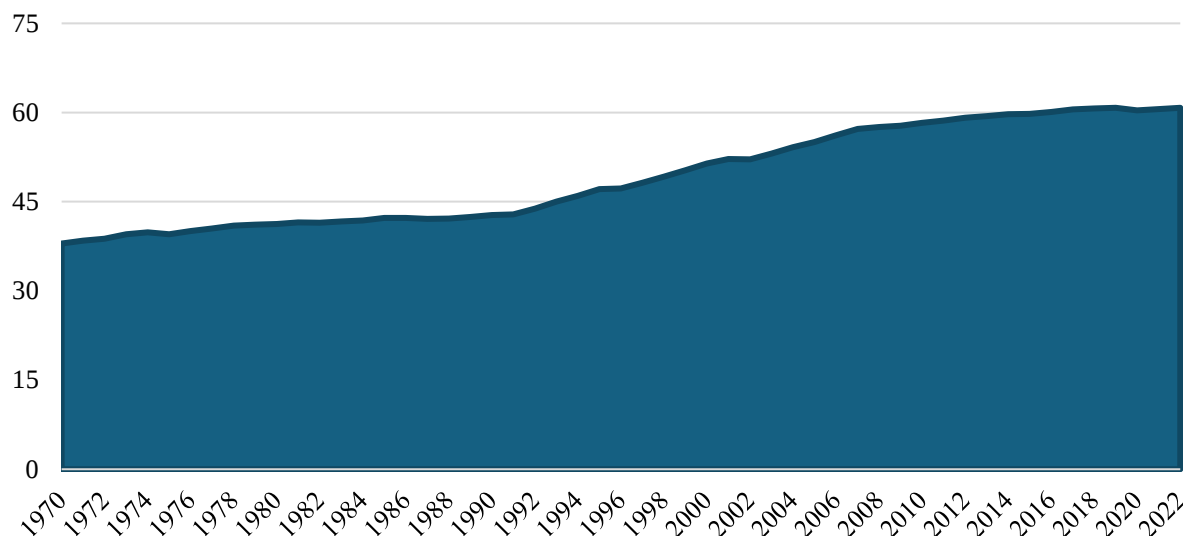


Рисунок 1.2. Индекс глобализации (KOF Globalisation Index) в 1970-2022 гг.

Источник: составлено автором на основе данных KOF Globalisation Index // Сайт KOF Swiss Economic Institute. URL: <https://kof.ethz.ch/en/forecasts-and-indicators/indicators/kof-globalisation-index.html>

Можно утверждать, что наблюдается тенденция к усилению взаимосвязей между странами в экономическом, политическом и социальном измерениях со второй трети XX в. При этом, как видно на рисунке, на стыке тысячелетия скорость глобализации значительно увеличилась.

Центральное место в процессе глобализации занимает мобильность (перемещение грузов, пассажиров, капитала, технологий и т.д.), которая выступает ключевым проявлением и движущей силой интеграции мирового сообщества⁴⁸.

Одним из проявлений роста мобильности является рост объемов международной торговли товарами, что требует развития современных, мультимодальных транспортных систем, способных удовлетворить потребности глобальной экономики. Объем торговли с 1948 г. демонстрирует интенсивный рост (рис. 1.3.).

⁴⁸ Steger, M.B., Benedikter, R., Pechlaner, H. and Kofler, I., 2023. Globalization: Past, Present, Future. California: University of California Press. DOI: <https://doi.org/10.1525/luminos.172>

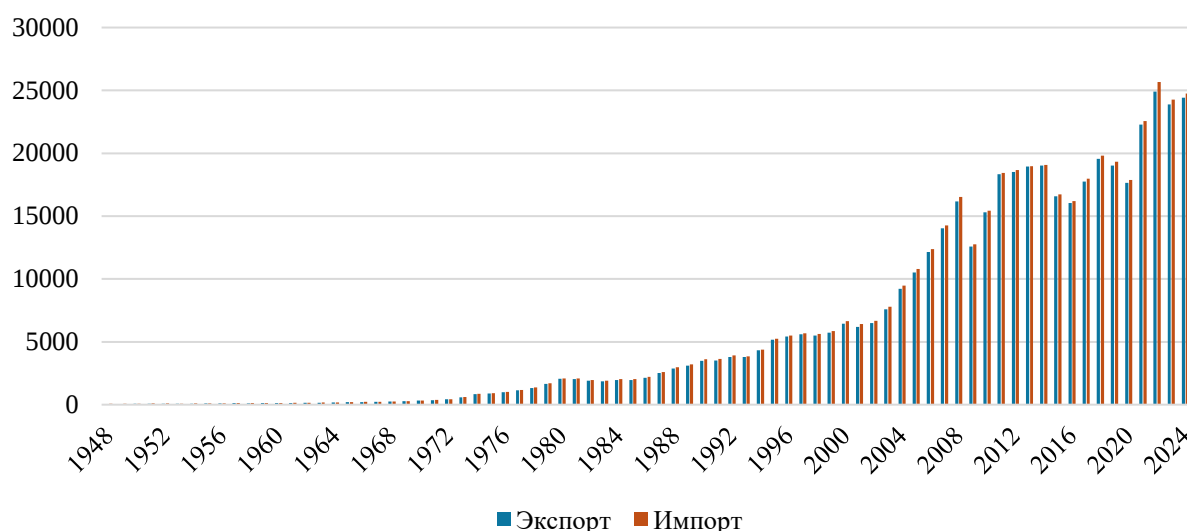


Рисунок 1.3. Объем международной торговли товарами в 1948-2024 гг., млрд долл. (в сопоставимых ценах)

Источник: составлено автором на основе данных Merchandise: Total Trade and Share, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal> (Дата обращения: 05.01.2025)

Как показано на рисунке 1.3, с начала второй половины XX в. наблюдается устойчивый рост международной торговли. Важно, что в 2024 г. показатель достиг исторического максимума.

Одним из важнейших изменений в глобальной экономике является возросшая роль стран «Глобального Юга» в международной торговле. Особенно наглядно эта тенденция отражается в динамике торговых потоков между различными группами стран (рис. 1.4).

На графике показано, как менялись объемы торговли товарами в трех ключевых направлениях: «Север-Север» (между развитыми странами), «Юг-Юг» (между развивающимися странами) и «Юг-Север» (между развивающимися и развитыми странами). Торговля развивающихся стран (по линиям «Юг-Юг» и «Юг-Север») растет значительно быстрее, чем взаимодействие развитых экономик («Север-Север»). Объем торговли в 2024 г. в направлении «Юг-Север» почти сравнялся с торговлей в направлении «Север-Север». Рост торговли в направлениях «Юг-Юг» и «Юг-Север» отражает сдвиг в сторону развивающихся стран.

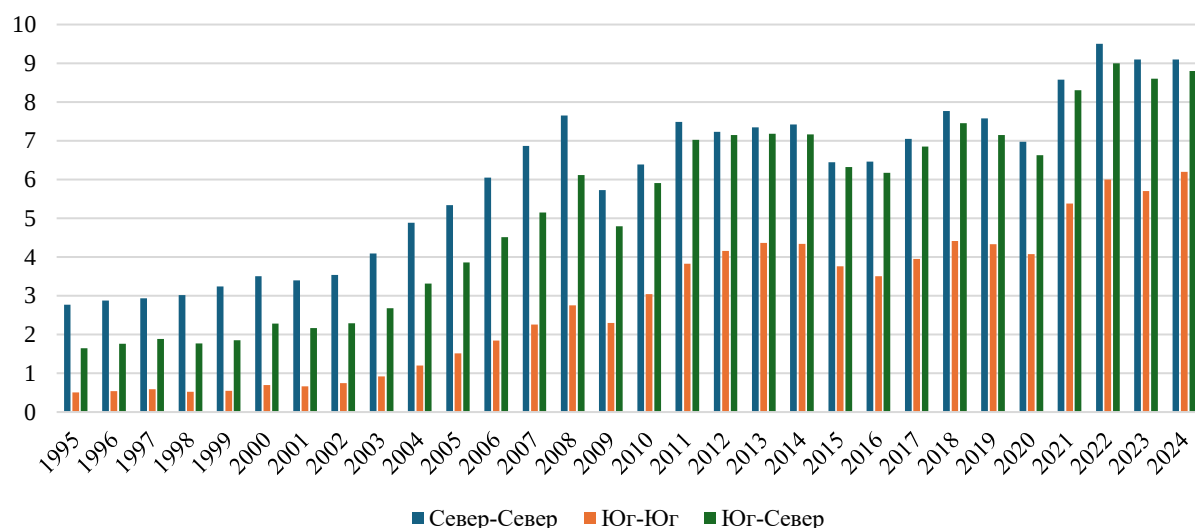


Рисунок 1.4. Динамика торговли товарами в направлениях «Север-Север», «Юг-Юг» и «Юг-Север» в 1995-2024 гг., трлн долл.

Источник: составлено автором на основе данных Статистическая база данных ЮНКТАД (UNCTADstat) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html> (Дата обращения: 05.01.2025)

Существующие тенденции отразились также на основных мировых экспортерах и импортерах товаров (табл. 1.10).

Таблица 1.10. Топ-10 мировых экспортеров и импортеров (1951 г., 1987 г., 2023 г.)

1951		1987		2023	
Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
США	США	ФРГ	США	Китай	США
Великобритания	Великобритания	США	ФРГ	США	Китай
Франция	Франция	Япония	Франция	Германия	Германия
Канада	Канада	Франция	Великобритания	Нидерланды	Нидерланды
ФРГ	ФРГ	Великобритания	Япония	Япония	Великобритания
Бельгия	Нидерланды	Италия	Италия	Италия	Франция
СССР	Бельгия	СССР	СССР	Франция	Япония
Нидерланды	Австралия	Канада	Канада	Южная Корея	Индия
Австралия	Италия	Нидерланды	Нидерланды	Мексика	Гонконг
Швеция	СССР	Бельгия	Бельгия	Гонконг ⁴⁹	Корея

Источник: составлено и рассчитан автором на основе Статистическая база данных ЮНКТАД (UNCTADstat) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html> (Дата обращения: 05.01.2025)

⁴⁹ Специальный административный район Китая

Если в 1951 г. в торговле товарами доминировали преимущественно западноевропейские страны и США, то к 2023 г. произошло заметное перераспределение ролей, где на первый план вышли «новые» экономические державы, такие как Китай, Индия и Южная Корея. Китай стал крупнейшим экспортером, обогнав традиционных лидеров, таких как США и Германия. Доля Китая в глобальном экспорте в 2023 г. составил 14,1%.

Устойчивая тенденция на увеличение торговых операций породила повышенный спрос на эффективные логистические решения. Развитие международной торговли товарами повлекло за собой рост мирового грузооборота (рис. 1.5).

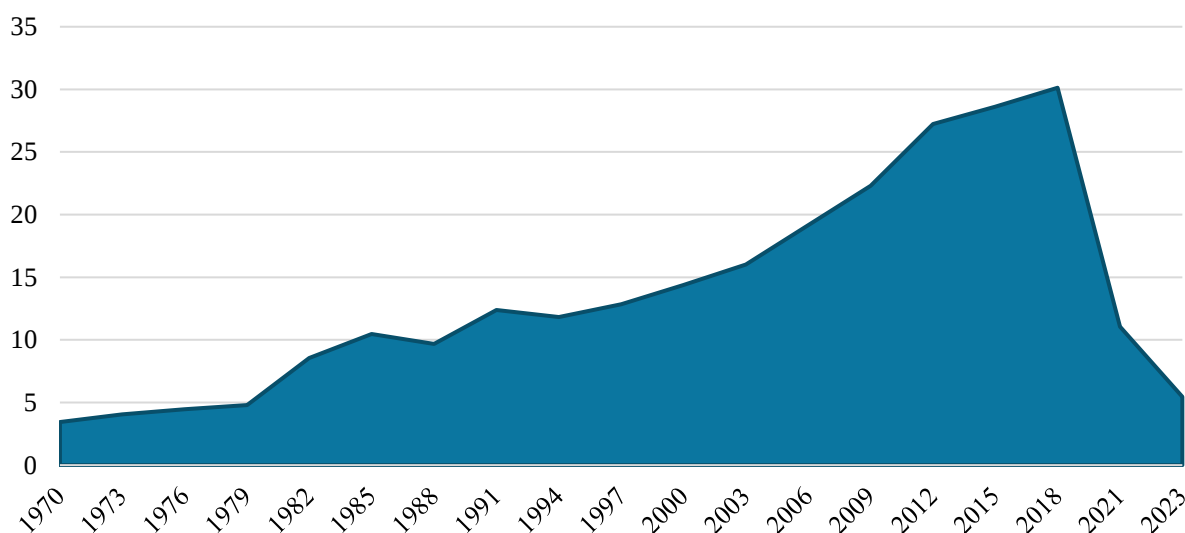


Рисунок 1.5. Мировой грузооборот железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта в 1971-2023 гг., млн т-км

Источник: составлено автором на основе данных Annual Transport Trends // OECD Data Explorer [Электронный ресурс]. – URL: [https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df\[ds\]=dsDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDS&df\[ag\]=OECD.ITF&df\[vs\]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to\[TIME_PERIOD\]=false](https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df[ds]=dsDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDS&df[ag]=OECD.ITF&df[vs]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to[TIME_PERIOD]=false) (Дата обращения: 24.02.2025)

На графике представлены грузооборот всех стран-членов ОЭСР (36 стран) и 23 стран, не являющимися членами ОЭСР (в т.ч. России, Китая и Индии). После исторического максимума показателя в 2017 г. (31,9 млн т-км) наблюдается значительное его снижение вплоть до 2023 г. (5,5 млн т-км, что приблизительно равно значению 1978 г.). Отмеченное снижение обусловлено

отсутствием агрегированных данных по всем исследуемым странам, включая Россию, Китай и США.

Рост товарооборота между странами, в т.ч. расположенными на разных континентах, привел к существенному увеличению роли морских перевозок в глобальной логистике и, как следствие, увеличению объема грузов, перевезенного морским транспортом (рис. 1.6).

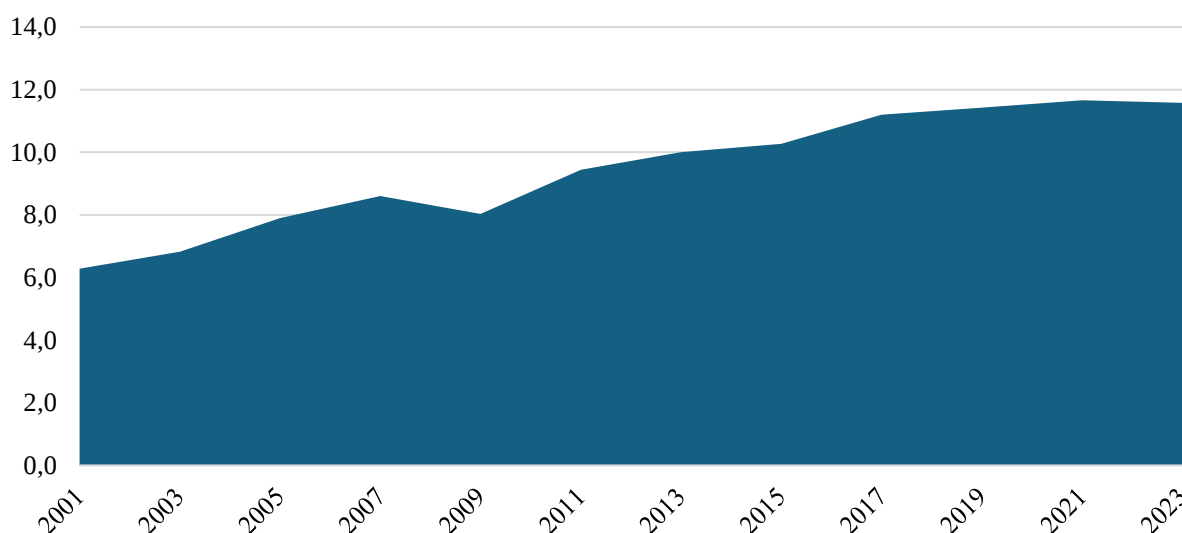


Рисунок 1.6. Объем грузов, перевезенных морским транспортом в 2001-2023 гг., млрд т

Источник: составлено автором на основе данных World Seaborne Trade by Type of Cargo, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade> (Дата обращения: 24.02.2025)

С 2001 г. по 2023 г. объем грузов, перевезенных морским транспортом, увеличился почти вдвое. Наибольшее значение показателя зафиксировано в 2021 г. и составило 11,7 млрд т.

Рост показателей работы международного транспорта в середине XX в., с одной стороны, отражал динамику транснационализации мировой экономики и расширение торговых связей, а с другой – обнажил острые проблемы транспортной логистики. Генеральные грузы, перевозимые в разрозненных партиях, требовали множества ручных операций по погрузке, разгрузке и хранению. Все это значительно увеличивало сроки и стоимость перевозки, а также риск повреждения груза. Именно в этот момент начали

закладываться основы концепции контейнеризации международной торговли – транспортно-технологической системы, которая навсегда изменила «правила игры», став важной предпосылкой развития МТК.

Основоположником «контейнерной революции» (контейнеризации) считается американский предприниматель М. Маклин который предложил при перевозке грузов использовать стандартизированную многоразовую тару – контейнеры⁵⁰.

Под руководством М. Маклина 26 апреля 1956 г. состоялся первый рейс переоборудованного контейнеровоза Ideal X. Судно, бывшее раньше нефтяным танкером, перевезло 58 контейнеров размером 33×8×6 футов из порта Ньюарк (штат Нью-Джерси) в Хьюстон (штат Техас). Загрузка всех контейнеров заняла всего 8 часов, что подтвердило революционный потенциал контейнерных перевозок.

Инженер К. Тэнтлингер доработал идею М. Маклина, внедрив ключевые технические решения: он стоит за разработкой многих элементов, без которых невозможно представить современные контейнеры – фитинги, поворотные замки и др.⁵¹.

М. Маклин и К. Тэнтлингер навсегда изменили сферу перевозок и торговли, снизив затраты на перевозки, и заложили основы логистики международной торговли конца XX – начала XXI вв., предложив комплексную систему, включающую: стандартизированные контейнеры, специализированные суда-контейнеровозы, краны для быстрой погрузки и выгрузки контейнеров, транспортные платформы для перевозки контейнеров, координацию всех элементов в едином процессе⁵².

⁵⁰ Попытки укрупнения грузовых единиц (в т.ч. применения подобий контейнеров) предпринимались и ранее, однако, в отличие от предложенных М. Маклином стандартизированных контейнеров, эти решения не получили массового распространения в виду отсутствия стандартизации и системного подхода

⁵¹ Levinson M. The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger : [Second Edition with a New Chapter by the Author] / M. Levinson. – Revised 2nd ed. – Princeton : Princeton University Press. – DOI: <https://doi.org/10.2307/j.ctvczztg>

⁵² Галин А. В., Давыденко Е. А. Контейнеризация как очередной этап развития транспортных систем / А. В. Галин, Е. А. Давыденко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2020. – №6. – С. 996-1003. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konteynerizatsiya-kak-ocherednoy-etap-razvitiya-transportnyh-sistem>

Дальнейшее развитие контейнеризации было связано со стандартизацией контейнеров Международной организацией по стандартизации (ISO) к привычным размерам – двадцатифутовому эквиваленту (ДФЭ/TEU)⁵³ и сорокафутовому эквиваленту (СФЭ/FEU)⁵⁴.

Стандартизация контейнеров способствовала тому, что контейнерные перевозки заняли ключевое место в структуре мировой торговли. Грузы в интермодальных транспортных единицах (в первую очередь в контейнерах) вытесняют из транспортного оборота неконтейнеризированные генеральные грузы⁵⁵. Данная тенденция наблюдается в динамике объемов контейнерных перевозок (рис. 1.7).

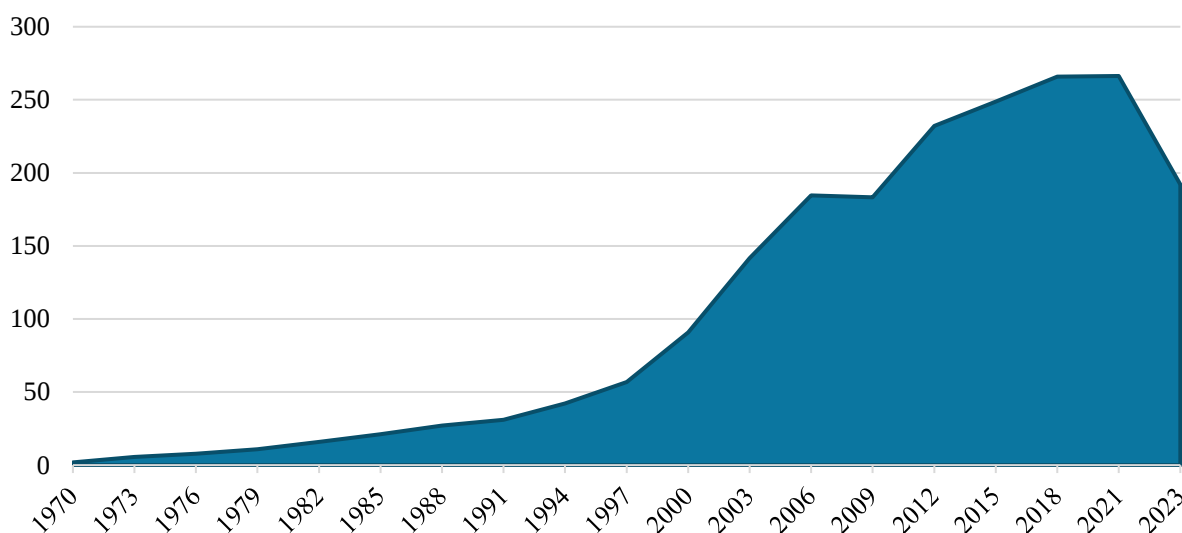


Рисунок 1.7. Объем контейнерных перевозок железнодорожным и морским транспортом в 1970-2023 гг., млн ДФЭ

Источник: составлено автором на основе данных Annual Container Transport // OECD Data Explorer [Электронный ресурс]. – URL: [https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df\[ds\]=dsDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDSCONT&df\[ag\]=OECD.ITF&df\[vs\]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to\[TIME_PERIOD\]=false](https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df[ds]=dsDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDSCONT&df[ag]=OECD.ITF&df[vs]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to[TIME_PERIOD]=false) (Дата обращения: 24.02.2025)

⁵³ Габариты 6,1×2,44×2,59 м

⁵⁴ Габариты 12,2×2,44×2,59 м

⁵⁵ Лазарев В. А., Фисенко А. И., Куренков П. В. Вопросы обеспечения экологической эффективности контейнерной транспортной системы Северного морского пути / В. А. Лазарев, А. И. Фисенко, П. В. Куренков // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2022. – №3. – С. 374-384. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-obespecheniya-ekologicheskoy-effektivnosti-konteynernoy-transportnoy-sistemy-severnogo-morskogo-puti>

Объем контейнерных перевозок вырос более чем в 100 раз за период с 1970 г. по 2023 г., что отражает масштабную трансформацию мировой экономики. Наблюдаемое снижение в последние годы обусловлено отсутствием агрегированных данных по всем исследуемым странам, включая Россию, Китай и США.

Генеральные грузы, не адаптированные под контейнерные схемы, по сути, теряют свои позиции. Это связано не только с экономией времени на погрузку и разгрузку, но и с синергией контейнерных технологий с цифровыми системами управления. Автоматизированные терминалы, блокчейн-трекинг и «зеленые» стандарты делают контейнерные перевозки практически безальтернативными для глобальных цепей поставок.

Рост объемов международной торговли, ужесточение требований к скорости доставки и необходимость снижения логистических издержек обусловили потребность в качественно новых подходах к управлению МТК. Традиционные методы координации мультимодальных перевозок, основанные на разрозненных системах и бумажных процессах, перестали соответствовать запросам глобальной экономики. Цифровизация выступает ответом на эти вызовы, предлагая инструменты для интеграции, оптимизации и синхронизации всех участников цепочки поставок⁵⁶. Влияние цифровизации на транспортно-логистическую отрасль привело к появлению «цифровых транспортных коридоров», представляющих собой это совокупность цифровых решений, обеспечивающих взаимодействие в сфере логистики на этапах планирования и реализации грузоперевозок⁵⁷.

Следствием глобализационных процессов стало формирование международных организаций, целью которых является упрощение процедур

⁵⁶ Дунаенко Н. А. Разработка методики оценки экономического потенциала международных транспортных коридоров. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 5.2.3 / Дунаенко Никита Алексеевич, СПбПУ. – Санкт-Петербург, 2025. – 250 с. – Место защиты: СПбПУ

⁵⁷ Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 25.01.2025)

международной торговли и транспортировки грузов, а также внедрение интероперабельности транспортных систем. Их усилия во многом привели к развитию категории «международный транспортный коридор». Главным институтом либерализации торговли на сегодняшний день является Всемирная торговая организация (ВТО). Вступившее в силу в 2017 г. соглашение ВТО об упрощении процедур торговли направлено на сокращение административных барьеров, ускорение, упрощение и унификацию таможенных процедур. Эти меры напрямую способствуют развитию МТК как элемента глобальной транспортной системы, обеспечивающего «бесшовные» грузоперевозки⁵⁸.

Немаловажным значением стало формирование региональных наднациональных объединений, таких как ЕС, ЕАЭС и др., в рамках которых проводится определенная унификация транспортной политики и национальных технических стандартов.

Анализ торговых потоков между развивающимися странами («Юг-Юг») и их взаимодействием с развитыми экономиками («Юг-Север») демонстрирует растущую интеграцию Глобального Юга в мировую экономику. Однако внутри этой группы государств существуют значительные различия. Особые вызовы в вопросах торговли и логистики сохраняются для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (landlocked developing countries). Представляется, что географически обусловленное отсутствие прямого выхода к морю существенно ограничивает возможности стран в сфере международной торговли и экономической интеграции. Их зависимость от транзитных государств-соседей увеличивает логистические издержки, усложняет экспорт и импорт товаров и снижает экономическую

⁵⁸ Протокол о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (Женева, 27 ноября 2014 г.) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/71305424/> (Дата обращения: 10.03.2025)

конкурентоспособность⁵⁹. Выделяют 32 развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (табл. 1.11).

Таблица 1.11. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю

Континент	Страны
Евразия	Азербайджан, Армения, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Лаос, Монголия, Непал, Республика Молдова, Северная Македония, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан
Африка	Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави, Мали, Нигер, Руанда, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Эсватини, Эфиопия, Южный Судан
Южная Америка	Боливия, Парагвай

Источник: составлено автором на основе Что такое развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю? // Третья Конференция ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.un.org/ru/landlocked/about-landlocked-developing-countries> (Дата обращения: 14.11.2024)

Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, находится на территории Евразии и Африки. Из перечисленных стран, особенно выделяется Узбекистан, который не только сам не имеет выхода к морю, но и все страны, с которыми он граничит, не имеют выхода к морским портам.

Как отметил генеральный секретарь ООН А. Гутерриш, товары, производимые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, имеют ограниченное присутствие на глобальных товарных рынках⁶⁰. Данное высказывание подтверждается статистическими данными, характеризующими объемы товарного экспорта (рис. 1.8).

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, постепенно преодолевают географические ограничения, укрепляя позиции в мировой торговле, в 2023 г. наблюдается исторический максимум их экспорта – 277,7

⁵⁹ Что такое развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю? // Третья Конференция ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.un.org/ru/landlocked/about-landlocked-developing-countries> (Дата обращения: 10.03.2025)

⁶⁰ Продукция стран, не имеющих выхода к морю, практически не поступает на международный рынок // Официальный сайт ООН [Электронный ресурс]. – URL: <https://news.un.org/ru/story/2019/12/1368531#:~:text=В%20группу%20стран%2C%20не%20имеющих,%2C%20Таджикистан%2C%20Туркменистан%20и%20Узбекистан>

млрд долл. Однако их доля в мировом товарном экспорте по-прежнему незначительна.

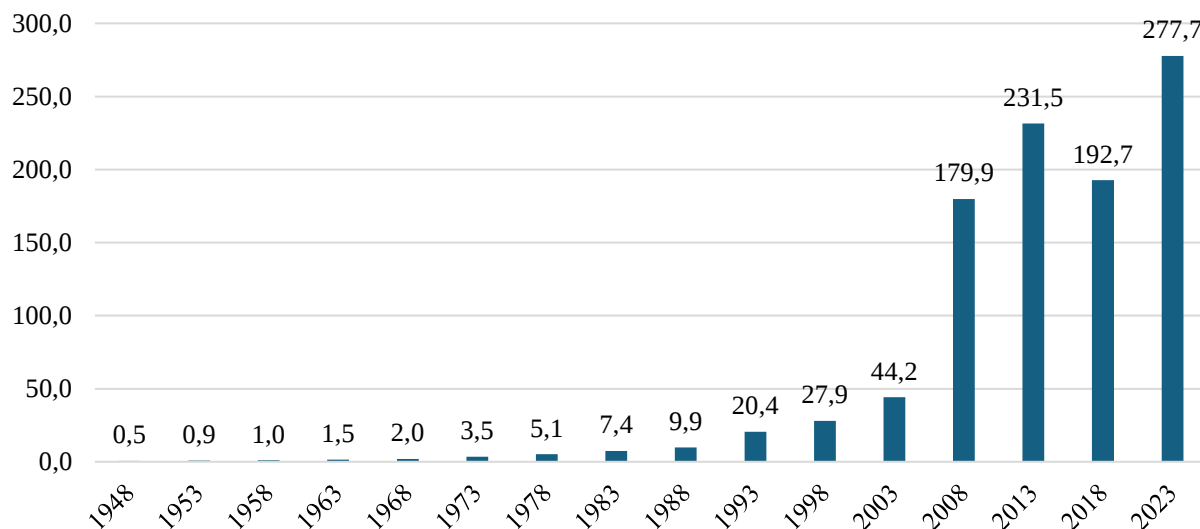


Рисунок 1.8. Объем товарного экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю в 1948-2023 гг., млрд долл.

Источник: составлено автором на основе данных Статистическая база данных ЮНКТАД (UNCTADstat) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html>

В то же время географическое положение страны может выступать стратегическим преимуществом, определяя ее транзитный потенциал. Для государств, обладающих значительным транзитным потенциалом (в т.ч. для России) МТК становятся важным инструментом его реализации, а следовательно, драйвером экономического развития.

Наконец, можно выделить и политический фактор развития МТК. В условиях «перестройки» международных отношений государства ищут новые способы реализации национальных интересов. Соответственно, можно говорить об МТК как инструменте политического контроля⁶¹. Контроль над транспортными коммуникациями является «средством управляющего воздействия» одних государств на другие⁶², выступая своего рода инструментом «мягкой» силы. Яркими примерами служат программы США

⁶¹ Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. – М.: ЗАО Издательство «Экономика». – 2006. – 432 с.

⁶² Семченков А. С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. – М.: Социально-политическая мысль. – 2006. – 345 с.

(Лазуритовый коридор) и ЕС (Транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) и отчасти Транскаспийский транспортный маршрут (ТМТМ)), реализуемые в Центральной Азии и Закавказье⁶³. По мнению О. А. Подберезкиной, МТК «структурируют политико-экономическое пространство мировой политики» и выступают драйвером интеграционных процессов⁶⁴.

Международные транспортные коридоры могут выступать в качестве одно из инструментов геополитики. Через них государства реализуют свои национальные и региональные интересы. Одним из проектов, направленных на осуществление политического контроля над территорией (или региональный контроль по В. И. Якунину) путем создания транспортно-логистической инфраструктуры и контроля над потоком товаров и природных ресурсов, является турецко-азербайджанский проект Зангезурского коридора. Стремление к реализации проекта усилились после Второй Карабахской войны (2020 г.) и скрывают за собой один из способов проведения политики пантюркизма.

Однако важно понимать, что развитие транспортных коридоров имеет свои особенности для развитых и развивающихся стран. В развитых странах МТК ориентированы прежде всего на интеграцию в региональное экономическое пространство, что способствует улучшению экономической интеграции, торговли и транспортной «связности». Например, Панъевропейские транспортные коридоры в Европе являются частью стратегии интеграции новых членов ЕС и создания единого экономического, торгового и транспортного пространства, что способствует усилению сотрудничества между государствами и улучшению транспортной инфраструктуры.

⁶³ Пак Е. В. Потенциал Каспийского региона в обеспечении транспортной «связности» в Евразии / Е. В. Пак, П. А. Щепетов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 4(177). – С. 649-655. – DOI: 10.34925/EIP.2025.177.4.106.

⁶⁴ Подберезкина О. А. Эволюция значения Международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. дис. на соиск. учен. степ. канд. пол. наук: 23.00.14 / Подберезкина Ольга Алексеевна, МГИМО (У) МИД РФ. – Москва, 2015. – 164 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

В развивающихся странах международные транспортные коридоры создаются с целью обеспечения мира и безопасности, а также с целью улучшения доступа к мировым рынкам и привлечения инвестиций для развития экономики. Например, в Африке развитие МТК связано в первую очередь с улучшением транспортной инфраструктуры для обеспечения безопасной и эффективной транспортировки грузов и пассажиров⁶⁵.

Таким образом, выявлено, что МТК являются неотъемлемым элементом современной глобальной экономической системы, развивающимися в контексте общеэкономических тенденций. Предпосылками формирования и развития МТК можно назвать рост объемов международной торговли и, как следствие, повышательной динамикой грузовых перевозок и их контейнеризацией, а факторами формирования и развития – географический и политический.

1.3. Место МТК «Север-Юг» в системе существующих международных транспортных коридоров

Установлено, что МТК играют одну из ключевых ролей в глобальной экономике, выступая важнейшим инструментом развития международной торговли и региональной интеграции.

Осознавая стратегические преимущества, которые предоставляют международные транспортные коридоры, государства, наднациональные объединения и международные организации активно разрабатывают и реализуют масштабные проекты по их созданию и развитию целых систем МТК. Однако, как отмечают, Х. Ламарк и П. Ньюджент, на практике эти инициативы сталкиваются с многочисленными барьерами, препятствующими эффективному функционированию маршрутов, задуманных «на бумаге»⁶⁶.

⁶⁵ Transport Corridors in Africa : [Monograph] / ed. by edited by P. Nugent, H. Lamarque // Rochester: Boydell and Brewer. – 2022. – 342 p.

⁶⁶ Там же

Многогранность концепции МТК, отсутствие единой дефиниции и различие целей, преследуемых их разработчиками, привели к формированию множества как отдельных коридоров, так и систем взаимосвязанных международных транспортных коридоров. Наиболее значимыми среди них представляются:

- Панъевропейские (Критские) международные транспортные коридоры;
- коридоры опорной сети TEN-T;
- «Евразийский транспортный каркас», определенный ЕАБР;
- МТК, разработанные в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС/CAREC);
- МТК ОСЖД;
- МТК китайской инициативы «Пояс и Путь»;
- МТК, выделенные Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ/UN-OHRLLS).

МТК «Север-Юг» занимает одно из важных мест в системе евроазиатских транспортных коммуникаций.

Можно сказать, что история современных международных транспортных коридоров началась с создания Панъевропейских (Критских) международных транспортных коридоров. Панъевропейские международные транспортные коридоры являются частью концепции Панъевропейской транспортной инфраструктуры, которая сформировалась в ходе трех общеевропейских конференций по транспорту: Пражской (1991 г.), Критской (1994 г.) и Хельсинской (1997 г.)⁶⁷.

⁶⁷ Аббасалиев И. С. Эволюция международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров в 1991-2020 гг. (на примере Евразии). дис. на соиск. учен. степ. канд. ист. наук: 5.6.7 / Аббасалиев Илькин Сахиб оглы, ДА МИД России. – Москва, 2022. – 232 с. – Место защиты: ДА МИД России

Целью создания Панъевропейской транспортной инфраструктуры было и остается увеличение «связности» Европы и стран ЕС, создание единого пространства для транспортировки грузов, что содействует развитию свободной торговли. С целью усиления интеграционных процессов и развития общеевропейского сотрудничества было создано 10 Панъевропейских коридоров⁶⁸ (табл. 1.12).

Таблица 1.12. Панъевропейские международные транспортные коридоры

№	Маршрут	Страны-участницы
I	Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава	Эстония, Финляндия, Латвия, Литва, Польша
II	Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород	Германия, Беларусь, Польша, Россия
III	Берлин – Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев	Германия, Польша, Украина
IV	Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца / Салоники / Стамбул	Австрия, Болгария, Чехия, Греция, Германия, Венгрия, Румыния, Словакия, Турция
V	Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов	Италия, Словения, Венгрия, Украина, Хорватия, Босния и Герцеговина, Словакия
VI	Гданьск – Варшава – Катовице – Жилина	Чехия, Словакия, Польша
VII	Дунай	Австрия, Болгария, Хорватия, Сербия, Черногория, Венгрия, Германия, Молдова, Румыния, Словакия, Украина
VIII	Дурес – Тирана – Скопье – София – Варна	Албания, Болгария, Северная Македония (до границы с Грецией, Италией и Турцией)
IX	Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис	Беларусь, Болгария, Финляндия, Греция, Литва, Молдова, Румыния, Россия, Украина
X	Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники	Австрия, Болгария, Греция, Хорватия, Сербия, Северная Македония, Венгрия, Словения

Источник: составлено автором на основе Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas // United Nations Digital Library System. – URL: <https://digitallibrary.un.org/record/276871?ln=ru> (Дата обращения: 15.01.2025)

⁶⁸ Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева. – Москва : ИЭ РАН. – 2018. – 64 с.

Наиболее важными коридорами для России являются II и IX коридоры, которые проходят по территории Российской Федерации (рис. 1.9).

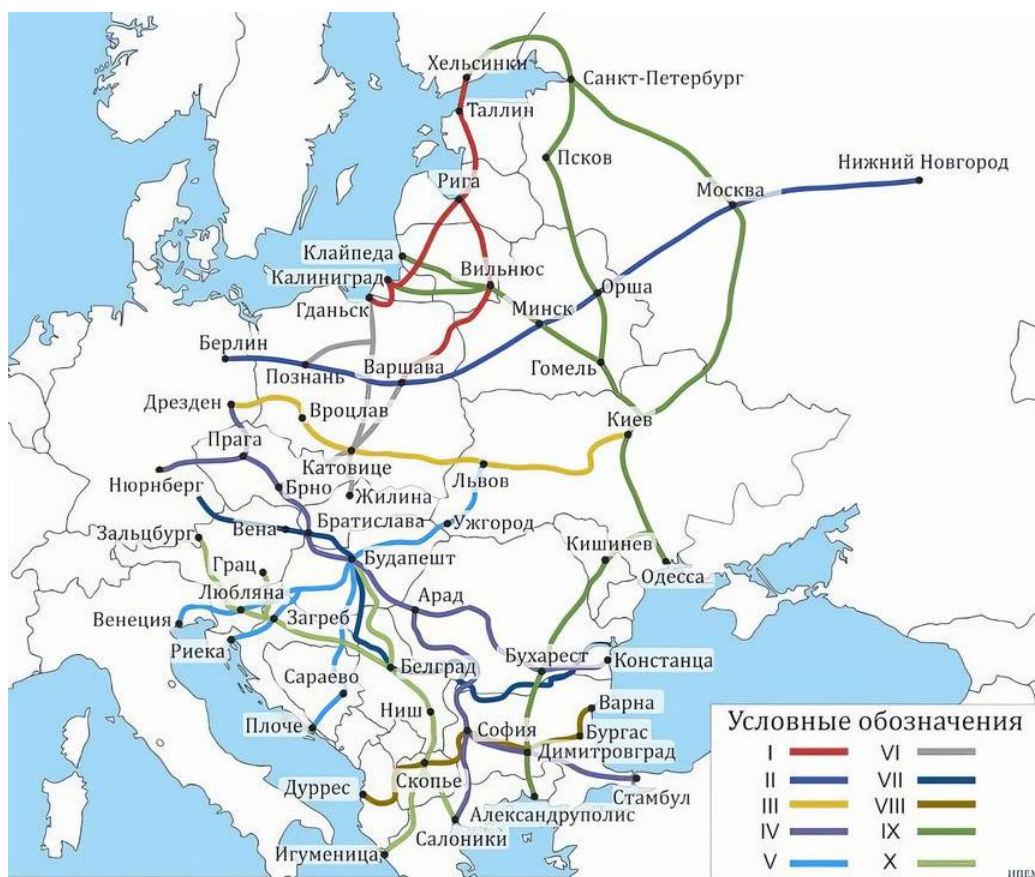


Рисунок 1.9. Схема Панъевропейских международных транспортных коридоров

Источник: Кузнецова С. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров // «СФЕРА. Нефть и Газ». – 2024. – №1 (93). – С. 46-51 [Электронный ресурс]. – <https://сферанефтьгаз.рф/ipem2-2024-1> (Дата обращения: 06.02.2025)

Панъевропейские МТК пронизывают территорию всей Европы. Панъевропейские международные транспортные коридоры играют значимую роль в интеграции территорий в общее европейское геополитическое пространство и развитии сотрудничества между странами⁶⁹.

Непосредственно ЕС, развивая единую интегрированную трансъевропейскую транспортную сеть, ориентируясь на опыт создания

⁶⁹ Kos S. Analysis of the Impact of Transport Corridor Vc on the Port of Ploče / S. Kos, M. Bakota, D. Brčić // Promet - Traffic&Transportation. – 2018. – Vol. 30, № 4. – P. 465–477. – DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v30i4.2656>

Критских коридоров, формирует опорную сеть TEN-T. Ее основу составляют 9 коридоров опорной сети (табл. 1.13).

Таблица 1.13. Коридоры опорной сети TEN-T

Коридоры опорной сети	Страны-участницы/маршруты
Атлантический коридор (The Atlantic corridor)	Испания, Португалия, Франция, Германия
Балтийско-Адриатический коридор (The Baltic - Adriatic corridor)	Польша, Словакия, Чехия, Австрия, Словения, Италия
Средиземноморский коридор (The Mediterranean corridor)	Испания, Франция, Италия, Словения, Хорватия, Венгрия
Североморско-Балтийский коридор (The North Sea - Baltic corridor)	Нидерланды, Бельгия, Германия, Польша, Литва, Латвия, Эстония, Финляндия
Североморско-Средиземноморский коридор (The North Sea - Mediterranean corridor)	Нидерланды, Бельгия, Франция, Люксембург, Ирландия
Восточно-Средиземноморский коридор (The Orient / East - Med corridor)	Германия, Чехия, Словакия, Австрия, Венгрия, Румыния, Болгария, Греция, Кипр
Рейн-Альпийский коридор (The Rhine - Alpine corridor)	Нидерланды, Бельгия, Германия, Швейцария, Италия
Рейнско-Дунайский коридор (The Rhine - Danube corridor)	Болгария, Чехия, Германия, Франция, Венгрия, Австрия, Румыния, Словакия
Скандинавско-Средиземноморский коридор (The Scandinavian - Mediterranean corridor)	Финляндия, Швеция, Норвегия, Дания, Германия, Австрия, Италия, Мальта

Источник: Trans-European Transport Network (TEN-T) // An official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en (Дата обращения: 10.01.2025)

Коридоры опорной сети TEN-T в совокупности представляют собой масштабную инфраструктурную сеть, которая охватывает практически всю территорию Европы (рис. 1.10).

Европейские транспортные коридоры играют ключевую роль в создании единой и интегрированной транспортной системы Европы. Они обеспечивают транспортную «связность» всей территории ЕС, включая отдаленные и периферийные регионы. Коридоры опорной сети TEN-T повышают эффективность и устойчивость транспортной инфраструктуры, обеспечивают интеграцию различных видов транспорта, устраняют трансграничные разрывы и поддерживают устойчивое развитие и «зеленый» переход в транспортно-логистической сфере.

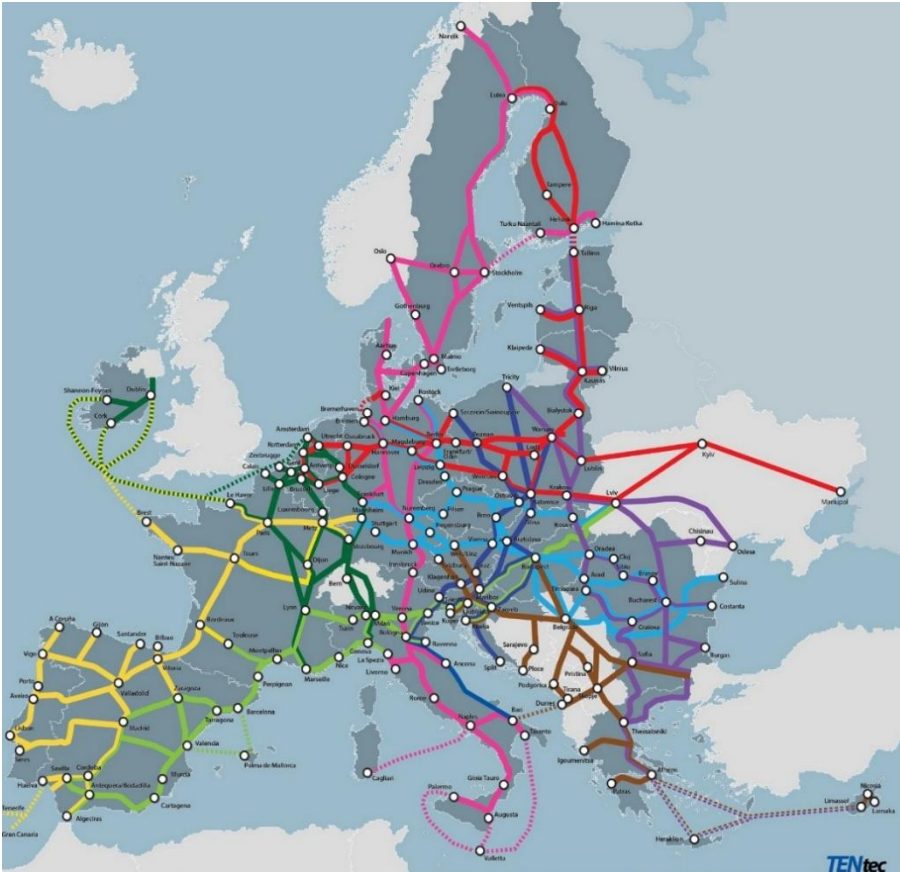


Рисунок 1.10. Карта коридоров опорной сети TEN-T

Источник: Map Finder Chart for European Transport Corridors // The Transport Community [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/TEN-T-revision-2023-annex-3-1.pdf> (Дата обращения: 10.01.2025)

В свою очередь, ЕАБР, формулируя концепцию «евразийского транспортного каркаса», определил 7 МТК, составляющих его основу (табл. 1.14).

Таблица 1.14. Международные транспортные коридоры «евразийского транспортного каркаса»

Международные транспортные коридоры	Страны-участницы/маршруты
1	2
Северный евразийский коридор	Страны Европы, Беларусь, Россия, Китай
Центральный евразийский коридор	Страны Европы, Россия, Казахстан, страны Центральной Азии, Китай
ТРАСЕКА	Страны Европы, Турция, Иран, Азербайджан, Грузия, Пакистан, Индия
Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ)	Страны Европы, Турция, Грузия, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Китай
Южный евразийский коридор	Пакистан, Иран, Азербайджан, Турция

Продолжение таблицы 1.14

1	2
МТК «Север-Юг»	Россия, Беларусь, Азербайджан, Казахстан, Иран, Туркменистан, Индия
Автоморальный маршрут ЕАТС 9	Россия, Монголия, Китай
Северный морской путь	Морской маршрут вдоль арктического побережья России, соединяющий Европу и Азию
Южный глубоководный маршрут	Морской маршрут через Индийский океан, связывающий Восточную Азию, Юго-Восточную Азию, Африку и Европу

Источник: составлено автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

Основу «евразийского транспортного каркаса» формируют международные транспортные коридоры в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг». Эти МТК, входящие в инициативу ЕАБР, соединяют Азию, Европу и Ближний Восток, формируя в Центральной Азии стратегический «транспортный перекресток» (рис. 1.11).

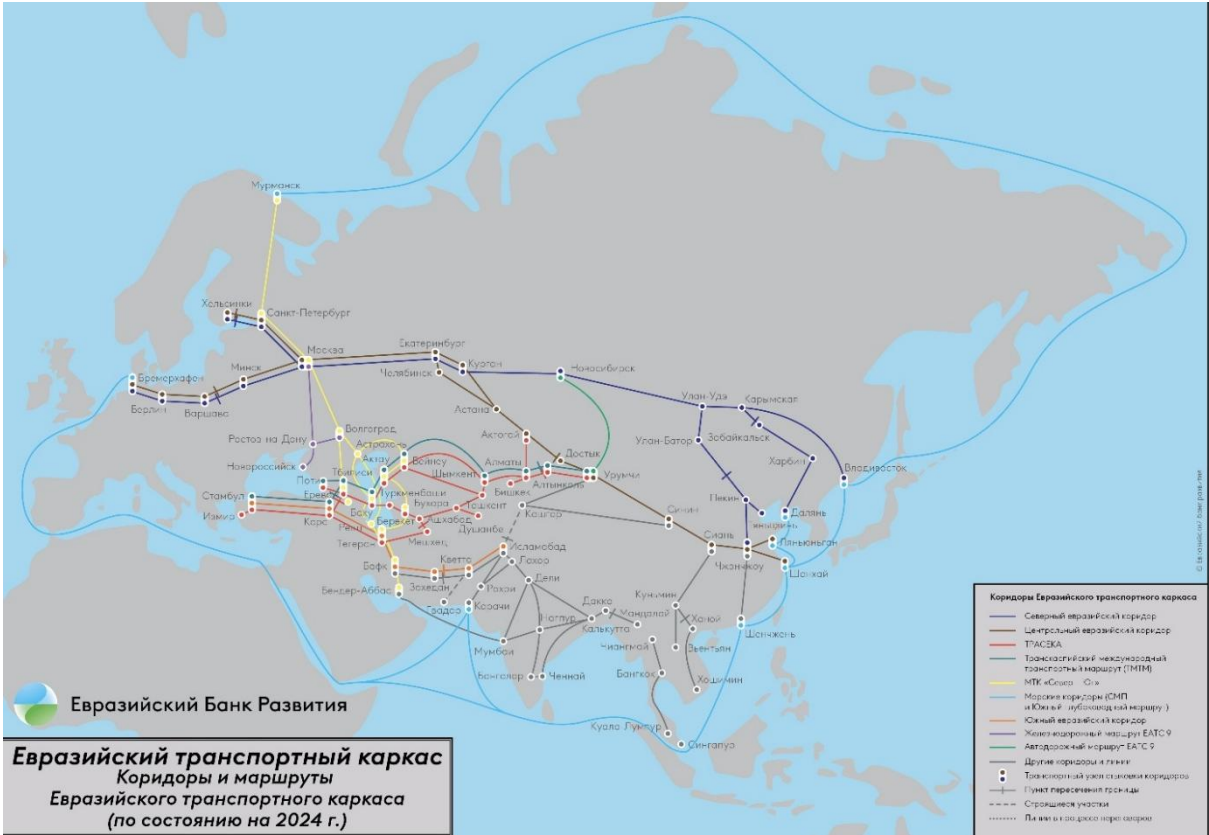


Рисунок 1.11. Карта МТК «Евразийского транспортного коридора»

Источник: Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – С. 7

Формирование «евразийского транспортного каркаса» способствует развитию транспортной «связности» на евразийском пространстве, что особенно важно для континентальных стран Центральной Азии и Закавказья. Ключевыми преимуществами этого проекта являются расширение международной торговли, рост объемов грузоперевозок и сокращение времени доставки товаров. Кроме того, важной функцией «евразийского транспортного каркаса» является обеспечение альтернативных маршрутов для бесперебойных поставок между странами Глобального Юга и Севера в случае нарушения традиционных цепочек поставок⁷⁰.

Развитие транспортной «связности» в Центральной Азии является целью и программы ЦАРЭС, созданной Азиатским банком развития (АБР). В рамках ЦАРЭС была определена система МТК, состоящая из 6 коридоров (табл. 1.15).

Таблица 1.15. Международные транспортные коридоры ЦАРЭС

Международные транспортные коридоры	Страны-участницы / маршруты
1	2
Европа – Восточная Азия (Europe – East Asia)	1a. Китай, Казахстан, Россия
	1b. Китай, Казахстан, Россия
	1с. Китай, Кыргызстан, Казахстан, Россия
Европа – Средиземноморье – Восточная Азия (Europe – Mediterranean – East Asia)	2a. Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция
	2b. Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия, Турция
	2с. Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция
	2d. Китай, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Туркменистан
Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия (Russian Federation – Middle East and South Asia)	3a. Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Иран
	3b. Россия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан, Иран
Российская Федерация – Восточная Азия (Russian Federation – East Asia)	4a. Россия, Монголия, Китай
	4b. Россия, Монголия, Китай
	4с. Россия, Монголия

⁷⁰ Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

Продолжение таблицы 1.15

1	2
Восточная Азия – Ближний Восток и Южная Азия (East Asia – Middle East and South Asia)	5а. Китай, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Пакистан
	5b. Китай, Пакистан
	5с. Китай, Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Пакистан
Европа – Ближний Восток и Южная Азия (Europe – Middle East and South Asia)	6а. Россия, Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Пакистан
	6b. Россия, Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Иран
	6с. Россия, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан, Пакистан
	6d. Россия, Казахстан, Туркменистан, Афганистан, Иран, Пакистан

Источник: составлено автором на основе Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 // Азиатский банк развития [Электронный ресурс]. – 2020. – 50 с. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/560421/carec-transport-strategy-2030-ru.pdf> (Дата обращения: 01.02.2024).

МТК ЦАРЭС были определены в 2013 г. и являются мультимодальными, но в большей мере ориентированы на железнодорожный транспорт. Коридоры ЦАРЭС связывают страны-участницы ЦАРЭС, не только между собой, но и с крупнейшими рынками Евразии (рис. 1.12).

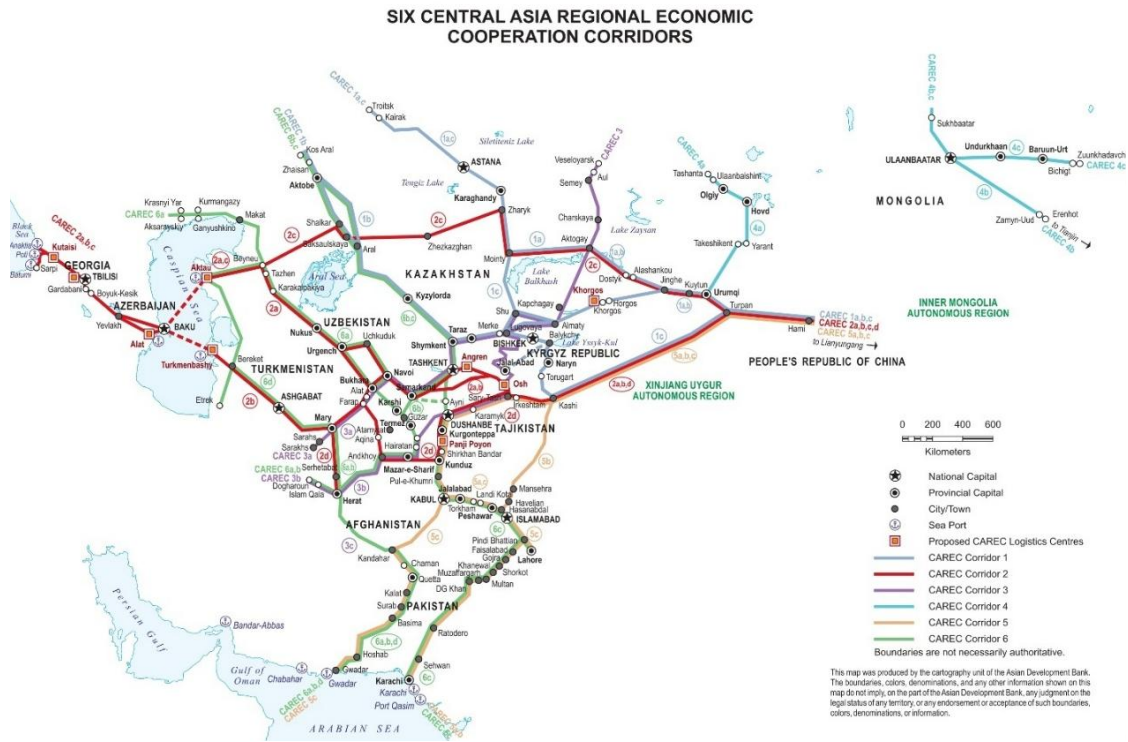


Рисунок 1.12. Карта международных транспортных коридоров ЦАРЭС

Источник: Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 // Азиатский банк развития [Электронный ресурс]. – 2020. – 50 с. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/560421/carec-transport-strategy-2030-ru.pdf> (Дата обращения: 01.02.2024).

Реализация МТК ЦАРЭС призвана обеспечить развитие торговли и увеличение объема перевозки грузов стран-участников ЦАРЭС, что в итоге приведет к их экономическому развитию. Очевидным недостатком системы МТК ЦАРЭС является слабо развитая транспортная инфраструктура в регионе и высокие издержки при прохождении государственных границ.

Не все МТК являются мультимодальными. В 2009 г. ОСЖД разработала систему железнодорожных международных транспортных коридоров, состоящую из 13 коридоров (табл. 1.16).

Таблица 1.16. Международные транспортные коридоры ОСЖД

Железнодорожные транспортные коридоры	Страны-участницы / маршруты
Куновице – Минск – Москва – Омск – Находка	Польша, Латвия, Литва, Эстония, Беларусь, Россия, Казахстан, Узбекистан, Китай, Монголия, КНДР
Москва – Курган – Астана – Достык – Ляньюньган	Россия, Казахстан, Китай, Вьетнам
Згожеlec – Мостиска – Киев – Москва	Польша, Украина, Россия
Дечин – Прага – Пржеров – Жилина – Чоп	Чехия, Словакия, Венгрия, Польша, Украина
Хедьешхалом – Захонь – Жмеринка – Пенза – Кокчетав – Достык – Ляньюньган	Венгрия, Словакия, Украина, Россия, Казахстан, Грузия, Азербайджан, Молдова, Китай, Кыргызстан
Дечин – Прага – Братислава – Будапешт – София – Анкара – Тегеран – Сапармурат – Туркменбаши	Чехия, Словакия, Венгрия, Румыния, Сербия, Болгария, Греция, Турция, Иран, Туркменистан
Гданьск – Люблин – Жмеринка – Одесса	Польша, Украина
Фастов – Знаменка – Лихая – Макат – Навои	Украина, Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан
Клайпеда – Шяуляй – Вильнюс – Минск	Литва, Беларусь, Россия
ТРАСЕКА – Варна/Одесса – Тбилиси – Баку – Туркменбаши – Ташкент – Актогай	Украина, Болгария, Румыния, Грузия, Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан, Таджикистан
Бусловская – Москва – Мичуринск – Волгоград – Махачкала – Баку – Османлы – Астара – Решт – Тегеран – Бендер-Аббас	Россия, Азербайджан, Иран
Окница – Унгены – Бухарест – Варна/Димитровград	Молдова, Румыния, Болгария
Санкт-Петербург/Таллинн – Тапа – Рига – Каунас – Варшава	Россия, Эстония, Латвия, Литва, Польша

Источник: составлено автором на основе Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД // Официальный сайт ОСЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809> (Дата обращения: 01.02.2024)

МТК сети ОСЖД базируется на инфраструктуре наземных железнодорожных магистралей и железнодорожных паромных переправ, концентрирующих грузопотоки и пассажиропотоки (либо в настоящее время, либо в обозримом будущем). Международные транспортные коридоры ОСЖД можно разделить на три категории: широтного направления («Восток-Запад»), меридионального направления («Север-Юг»), занимающие промежуточное положение между коридорами широтного и меридионального направлений (рис. 1.13).



Рисунок 1.13. Схема международных транспортных коридоров ОСЖД

Источник: Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД // Официальный сайт ОСЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809> (Дата обращения: 01.02.2024)

МТК ОСЖД «связывают» все евразийское партнерство, интегрируя железнодорожные системы для укрепления экономических связей между Европой и Азией. Наиболее протяженным коридором является МТК «Куновице – Минск – Москва – Омск – Находка». Этот коридор, проходящий через 11 государств, соединяет Восточную Азию (главным образом Китай) и Европу. Его основу составляет Транссибирская магистраль – главная железнодорожная артерия, обеспечивающая транзит грузов через Евразию.

Рост влияния Глобального Юга, в особенности Китая, ощутимо изменил глобальную экономику, затронув все ее аспекты. Наиболее ярким примером

этого стала китайская инициатива «Пояс и Путь» (belt and road initiative, BRI). В 2013 г. председатель Си Цзиньпин предложил две концепции – Экономический пояс Шелкового пути и Морской шелковый путь XXI в. Позже они были объединены в единую инициативу, первоначально носившую название «Один пояс – Один путь». Сегодня «Пояс и Путь» стала центральным элементом экономической, внешнеполитической и торговой стратегии КНР⁷¹.

Одним из ключевых направлений реализации инициативы «Пояс и Путь» (ПиП) стало создание международных транспортных коридоров. В рамках ПиП предусмотрено организация и развитие шести МТК, призванных укрепить инфраструктурную «связность» между странами-участницами (рис. 1.17).

Таблица 1.17. Международные транспортные коридоры инициативы «Пояс и Путь»

Международный транспортный коридор	Страны-участницы / маршруты
Экономический коридор Китай-Монголия-Россия (China-Mongolia-Russia Economic Corridor)	Китай, Монголия, Россия
Новый Евразийский сухопутный мост (New Eurasian Land Bridge)	Китай, Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Нидерланды, Бельгия
Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor)	Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турция
Экономический коридор Китай-Индокитайский полуостров (China-Indochina Peninsula Economic Corridor)	Китай, Вьетнам, Лаос, Камбоджа, Таиланд, Мьянма
Экономический коридор Китай-Пакистан (China-Pakistan Economic Corridor)	Китай, Пакистан
Экономический коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor)	Бангладеш, Китай, Индия, Мьянма

Источник: составлено автором на основе Derudder B., Liu X., Kunaka Ch. Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative. – The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2018. – Р. 73. – DOI: 10.1596/30609.

⁷¹ Киреева А. А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение / А. А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018. – №3. – С. 61-74. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iniatsiiva-poyasa-i-puti-soderzhanie-tseli-i-znachenie> (Дата обращения: 07.04.2024).

Важно, что МТК инициативы «Пояс и Путь» не имеют четкой трассировки – определены лишь общие их направления (рис. 1.14).

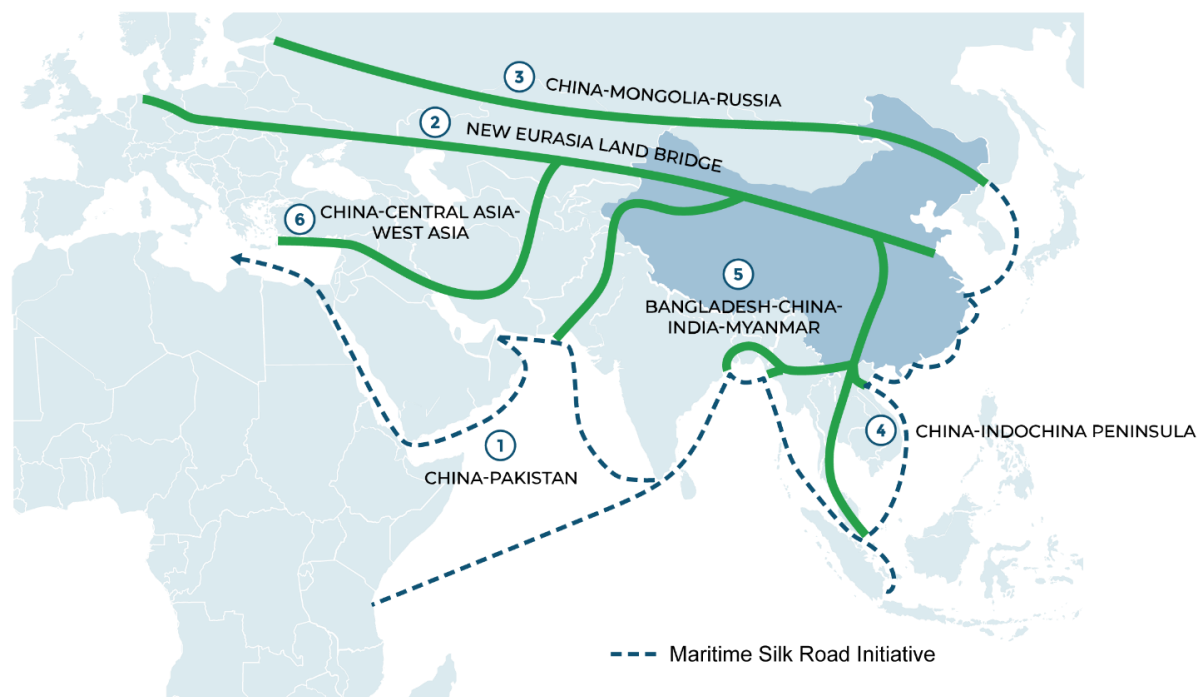


Рисунок 1.14. Схема МТК, входящие в инициативу «Пояс и путь»

Источник: Belt and Road: One Masterplan, Six Economic Power Corridors // Официальный сайт Standard Chartered [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/?linkId=63837249> (Дата обращения: 03.05.2024)

Реализация МТК инициативы «Пояс и Путь» направлена на углубление региональной интеграции через развитие инфраструктуры, стимулирование торговли и инвестиций, снижение барьеров, укрепление финансовой стабильности, смягчение геополитических противоречий и расширение культурных связей, формируя комплексную основу для устойчивого сотрудничества⁷².

Наконец, КВПНРМ (UN-OHRLLS) при определении МТК ставит во главу угла наличие подписанного международного соглашения и, соответственно, приводит достаточно обширный перечень МТК, создание которых имеет юридическое обоснование в форме официальных международных соглашений (табл. 1.18).

⁷² Киреева А. А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение / А. А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018. – №3. – С. 61-74. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/initiatiiva-poyasa-i-puti-soderzhanie-tseli-i-znachenie> (Дата обращения: 07.04.2024).

Таблица 1.18. МТК, созданные на основе официальных соглашений в различных регионах мира, выделяемые КВПНРМ

Международный транспортный коридор	Страны-участницы / маршруты
Северный коридор (Northern Corridor)	Бурунди, Демократическая Республика Конго, Кения, Руанда, Южный Судан, Уганда
Центральный коридор (Central Corridor)	Бурунди, Демократическая Республика Конго, Руанда, Танзания, Уганда
Коридор Дар-эс-Салама (Dar es Salaam Corridor)	Демократическая Республика Конго, Малави, Замбия
Коридор Бейра (Beira Corridor)	Мозамбик, Зимбабве
Коридор Мапуту (Maputo Corridor)	Мозамбик, Свазиленд, Южная Африка
Коридор Уолфиш-Бей (Walvis Bay Corridor)	Намибия, Ботсвана, Южная Африка (Транс-Калахари)
	Намибия, Замбия, Демократическая Республика Конго (Транс-Капиви)
Коридор Лагос-Абиджан (Lagos-Abidjan Corridor)	Нигерия, Бенин, Того, Гана, Кот-д'Ивуар
Коридор Абиджан/Уагадугу/Ниамей (Abidjan/Ouagadougou/ Niamey Corridor)	Кот-д'Ивуар, Буркина-Фасо, Нигер
Коридор Дакар (Dakar Corridor)	Сенегал, Мали, Нигер
Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA))	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан
МТК «Север-Юг» (International North-South Transport Corridor (INSTC))	Иран, Российская Федерация, Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария, Кыргызстан, Оман, Таджикистан, Турция, Сирия и Украина
Транскаспийский международный транспортный маршрут (Trans-Caspian East-West Middle Corridor (Trans-Caspian Corridor))	Афганистан, Азербайджан, Китай, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Турция и Туркменистан
Транзитный транспортный коридор Центральная Азия/Персидский залив (Central Asia/Persian Gulf Transit Transport Corridor)	Казахстан, Иран, Узбекистан, Туркменистан, Пакистан, Индия и Оман
Коридоры субрегиона Большого Меконга (The Greater Mekong Subregion Corridors)	Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-демократическая Республика, Мьянма, Таиланд и Вьетнам

Источник: составлено автором на основе UN-OHRLLS. Report on best practices for effective transit transport corridor development and management [Электронный ресурс]. – 2020. – 65 с. – URL: https://www.un.org/ohrls/sites/www.un.org.ohrls/files/lldcs_publications/corridor-report--final-un-ohrls_28may2020.pdf (Дата обращения: 19.12.2023)

КВПНРМ специализируется на работе с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю (landlocked development countries). Как упоминалось ранее, большинство таких стран расположено в Африке и Центральной Азии. Так, 9 МТК, выделяемых КВПНРМ, расположены в Африке, 4 МТК проходят через территорию стран Центральной Азии и 1 МТК связывает страны АТР.

Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. определяет развитие МТК «Запад-Восток» и «Север-Юг» как «фактор обеспечения эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки, увеличения объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, роста экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов Российской Федерации»⁷³.

МТК «Запад-Восток» (или в более ранних документах МТК «Транссиб») является связующим звеном между рынками Европы и Азии и раскрывает потенциал России как страны-транзитера⁷⁴. Коридор не имеет определенной трассировки, но его основу составляет Транссибирская магистраль (Транссиб) (рис. 1.15).

Транссибирская магистраль связывает через территорию России страны Восточной Азии (Китай, Корею) с Европой. МТК «Запад-Восток» служит альтернативой морскому маршруту доставки грузов из Азии в Европу через Суэцкий канал, позволяя сократить расстояние перевозки на 8 тыс. км и время транспортировки грузов на 10-20 сут.⁷⁵

⁷³ Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (Дата обращения: 03.02.2025)

⁷⁴ Сорокин Д. В. Развитие железнодорожного транспорта в системе международных транспортных коридоров на примере МТК «Север-Юг» дис. на соиск. учен. степ. канд. техн. наук: 2.9.9 / Сорокин Дмитрий Валерьевич, РГУПС. – Ростов-на-Дону, 2024. – 215 с. – Место защиты: РГУПС

⁷⁵ Пак Е. В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в ЕАЭС. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.14 / Пак Егор Вадимович, МГИМО (У) МИД России. – Москва, 2017. – 201 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ и другие основные транзитные линии России



Рисунок 1.15. Маршрут Транссибирской магистрали

Источник: Транспортные коридоры // Сайта центра ЕСИМО Минтранса России [Электронный ресурс]. – <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp> (Дата обращения: 05.10.2023)

МТК «Запад-Восток» имеет большие перспективы в связи с ростом роли стран Глобального Юга (в первую очередь Китая) и ростом объема контейнеризированных грузов.

Ключевым меридиональным коридором «евразийского транспортного каркаса» является МТК «Север-Юг», связывающий Санкт-Петербург (Россия) и Мумбаи (Индия) (рис. 1.16).

МТК «Север-Юг» изначально задумывался как продолжение IX Панъевропейского коридора, однако после введения антироссийских санкций маршрут в северной части ограничен территорией России. В связи с географическими особенностями (наличие на пути значительной водной преграды – Каспийского моря) МТК имеет три ветви – транскаспийскую, западную, восточную. Срок доставки по коридору значительно короче, чем при использовании Суэцкого канала, и составляет от 15 до 24 дней⁷⁶. Особую

⁷⁶ Андропова И. В., Пак Е. В. Перспективы реализации экономического потенциала Каспийского региона на примере транспорта / И. В. Андропова, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – № 9. – С. 94-106. – DOI: 10.24412/2072-8042-2022-9-94-106

роль МТК «Север-Юг» приобрел после введения Западными странами антироссийских санкций и «разворотом на Восток» России.



Рисунок 1.16. Маршрут МТК «Север-Юг»

Источник: Винокуров Е. Ю., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. – 2021. – Алматы, Москва: Евразийский банк развития. – С. 4

Долгое время перевозки на территории Евразии в направлении «Восток-Запад» были практически безальтернативными и транзитом проходили по территории России (главным образом по Транссибирской магистрали). Сразу после распада СССР ЕС инициировал разработку транспортного коридора в обход России, который соединит Европу и Азию через Кавказ⁷⁷. Соглашение о реализации Транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) было подписано в мае 1993 г. в Брюсселе⁷⁸.

⁷⁷ Гончаренко Е. С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Гончаренко Елена Станиславовна, МГАВТ. – Москва, 2014. – 189 с. – Место защиты: ГУУ

⁷⁸ История ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – URL: <https://traseca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/> (Дата обращения: 03.01.2025)

В сентябре 1998 г. в Баку было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа-Кавказ-Азия». Участниками коридора являются 13 стран: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан⁷⁹.

Развитие ТРАСЕКА связано в первую очередь с политическими интересами европейских государств и является инструментом геополитического влияния на Центральную Азию и Закавказье. Проект призван повысить экономическое развитие, сотрудничество и интеграцию Европы с Кавказом и Центральной Азией, сократить время и затраты на транспортировку, а также снизить зависимость от российских транспортных маршрутов.

Однако в настоящее время интерес к проекту со стороны ЕС угас. Последний инвестиционный проект был завершен в сентябре 2009 г.⁸⁰

Преемником МТК «ТРАСЕКА» можно в определенной мере назвать «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ или «Срединный коридор») (рис. 1.17).



Рисунок 1.17. Маршрут Транскаспийского транспортного маршрута

Источник: Маршрут // Официальный сайт Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/marshrut> (Дата обращения: 05.04.2024)

⁷⁹ Страны Члены ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – URL: <https://traceca-org.org/ru/strany/> (Дата обращения: 03.01.2025)

⁸⁰ Инвестиции // Официальный сайт МТК ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – URL: <https://traceca-org.org/ru/investicii/> (Дата обращения: 03.01.2025)

«Срединный коридор» соединяет Китай и страны Европы через территории Казахстана, Азербайджана, Грузии и акватории Каспийского и Черного морей.

ТМТМ разрабатывался изначально как инициатива создания маршрута блок-поезда мультимодального транспорта «Шелковый ветер» (Silk Wind) в рамках реализации проекта «ТРАСЕКА» для привлечения дополнительного грузопотока⁸¹. Однако в 2013 г. в связи с угасающим интересом ЕС к МТК «ТРАСЕКА», презентацией китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (а в дальнейшем и «Пояса и Пути»), а также повышенной заинтересованностью Турции, проект «Шелковый ветер» трансформировался в Транскаспийский международный транспортный маршрут. В 2017 г. официально «Срединный коридор» начал функционировать⁸².

Подписание меморандума о сотрудничестве по развитию транспортных маршрутов между ТМТМ и ТРАСЕКА в феврале 2023 г. привело к привлечению инвестиций со стороны международных финансовых институтов⁸³.

Еще одним международным транспортным коридором, проходящим по территории Российской Федерации, является Северный морской путь, представляющий собой судоходный маршрут, который проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово)⁸⁴. Несмотря на то, что многие исследователи не относят Северный морской путь к международным транспортным коридорам, нельзя не отметить его

⁸¹ Щепетов П. А. «Срединный коридор» как элемент евразийской транспортно-логистической системы / П. А. Щепетов // Вестник транспорта. – 2025. – № 4. – С. 16-18

⁸² История // Официальный сайт Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history> (Дата обращения: 14.03.2024)

⁸³ Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // Официальный сайт Eurasian Rail Alliance Index [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (Дата обращения: 16.03.2024)

⁸⁴ Северный морской путь // Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе [Электронный ресурс]. – URL: [http://dfo.gov.ru/project/econom/seaway/#:~:text=Северный%20морской%20путь%20-%20кратчайший%20морской,частично%20Тихого%20океана%20\(Берингово\)](http://dfo.gov.ru/project/econom/seaway/#:~:text=Северный%20морской%20путь%20-%20кратчайший%20морской,частично%20Тихого%20океана%20(Берингово)) (Дата обращения: 05.04.2024)

перспективность в качестве кратчайшего транспортного пути из Европы в Восточную Азию (рис.1.18).

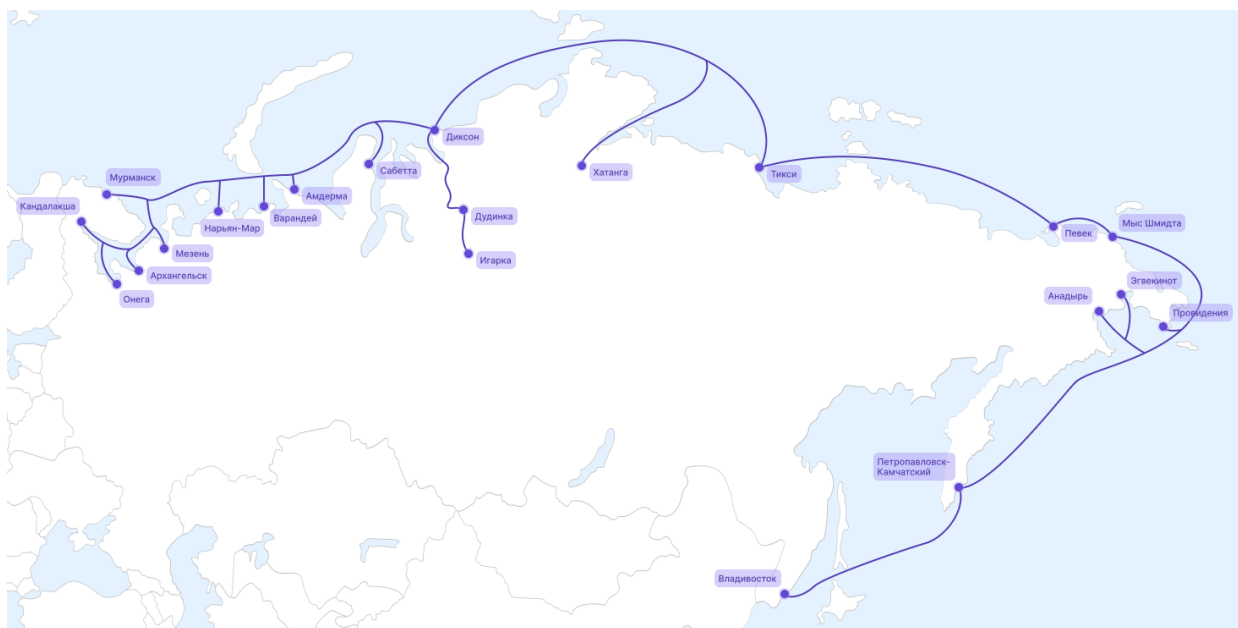


Рисунок 1.18. Маршрут Северного морского пути

Источник: Северный морской путь: что и куда перевозят среди российских льдов // Сайт ООО «Компания БКС» [Электронный ресурс]. – URL: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/severnyi-morskoi-put-cto-i-kuda-perevoziat-sredi-rossiiskikh-l-dov> (Дата обращения: 05.04.2024)

Свое начало СМП берет в Мурманске. Конечная точка – Владивосток, до которого судна идут через Берингов пролив. Сложность транспортировки через СМП – необходимость ледокольной проводки. Без ледокольного сопровождения суда могут следовать по Северному морскому пути всего 2-4 месяца в году⁸⁵.

В настоящее время планируется включение СМП в будущий «Трансарктический транспортный коридор» (Санкт-Петербург – Мурманск – Владивосток)⁸⁶.

Таким образом, рассмотрены характеристики международных транспортных коридоров, имеющих непосредственное влияние на

⁸⁵ Зефирова В. И., Тимошилова П. С. Морская логистика Северного морского пути / В. И. Зефирова, П. С. Тимошилова // Вестник Академии знаний. – 2023. – №2 (55). – С. 91-94. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskaya-logistika-severnogo-morskogo-puti>

⁸⁶ Трансарктический коридор должен объединить Севморпуть и железные дороги // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/news/1678/114803/> (Дата обращения: 18.04.2025)

Российскую Федерацию и Евразийский экономический союз – Панъевропейский транспортные коридоры, ТРАСЕКА, ТМТМ, МТК «Север-Юг», МТК «Запад-Восток», Северный морской путь. Выявлено, что МТК «Север-Юг» является одним из ключевых элементов евроазиатских транспортных коммуникаций, что находит подтверждение в выделение коридора или его отдельных участков в различных системах МТК. Как самостоятельная категория он будет подробно рассмотрен в следующих главах диссертационного исследования.

Выводы по главе 1

Международные транспортные коридоры являются неотъемлемым элементом современной глобальной экономической системы, появившимся как реакция на значительные структурные изменения и трансформацию международных экономических отношений.

Выявлено, что несмотря на отсутствие общепринятого подхода к дефиниции категории «международный транспортный коридор», данная категория широко представлена как в зарубежной, так и отечественной литературе. Значительная часть определений предлагается международными организациями, такими как КВТ ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЮНКТАД, ЕС, ЕАЭС и др.

К ключевым элементам категории «международный транспортный коридор» можно отнести следующие смежные понятия: «транспортная система», «транспортные коммуникации», «транспортный узел», «транспортно-логистический центр», «транспортный маршрут», «транспортная сеть», «мультимодальные перевозки», «интероперабельность», «транспортная «связность», «транспортная безопасность» и др.

На основе проведенного анализа представляется возможным определить МТК как интегрированную систему транспортных коммуникаций, объединяющую пути сообщения, порты, железнодорожные станции,

транспортные хабы, ТЛЦ и иные объекты транспортно-логистической инфраструктуры, соответствующий подвижной состав и сопутствующие технические средства, а также регуляторные рамки перевозок на направлениях наибольшей концентрации трансграничных грузопотоков, формирующую, по сути, проводящую инфраструктуру межрегиональных торгово-транспортных связей.

Основными предпосылками формирования и развития МТК являются экономические (рост объемов международной торговли и возросшее количество грузоперевозок), технологические (контейнеризация и цифровизация). Факторы формирования и развития МТК определены как географические и политические.

МТК играют ключевую роль в глобальной экономике, выступая важнейшим инструментом развития международной торговли и региональной интеграции. В этой связи на территории Евразии и Африки различными международными и региональными организациями сформированы как отдельные МТК, так и системы взаимосвязанных коридоров.

Наиболее значимыми для России являются Панъевропейские транспортные коридоры, ТМТМ, МТК «Север-Юг», МТК «Запад-Восток», Северный морской путь (как ключевой элемент планируемого «Арктического транспортного коридора»). Особое положение в системе существующих международных транспортных коридоров занимает МТК «Север-Юг», являющийся ключевым меридиональным евразийским транспортным коридором.

ГЛАВА 2. ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

2.1. История создания МТК «Север-Юг» и его отличительные черты

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – одно из ключевых звеньев «евразийского транспортного каркаса». Коридор представляет собой меридиональный евразийский транспортный коридор и является продолжением IX Панъевропейского (Критского) транспортного коридора.

Маршрут МТК «Север-Юг», как связующее звено между Европой и Азией, имеет глубокие исторические корни. Транспортно-логистические связи на данном направлении существовали еще в «древнейшие времена». Условно в развитии МТК можно выделить четыре периода: древний, царский (имперский), советский и современный.

Древний период развития транспортно-логистического обслуживания грузопотоков на направлении Европа – Азия во многом был связан с торговым маршрутом «Великий Волжский путь», который являлся одним из ключевых евроазиатских торговых коридоров эпохи Средневековья. «Великий Волжский путь» (называемый в разных источниках как «Путь из Варяг в Персы», «Волжско-Каспийский водный путь», «Волжский серебряный путь», «Балтийско-Волжский торговый путь», «Волжско-Балтийский торговый путь» и др.) – наиболее древний водный торговый маршрут Евразии, основу которого составляла река Волга. Археологические и исторические источники свидетельствуют, что данный торговый путь существенно старше известного «Пути из Варяг в Греки» и функционировал, по крайней мере, с VIII в.,

обеспечивая торговое сообщение между Скандинавией и странами Востока⁸⁷. «Расцвет» «пути из Варяг в Персы» пришелся на IX-XI вв.

«Великий Волжский путь» был главной артерией для торговли мехами, серебром и другими товарами между Скандинавией, Волжской Булгарией и Ближним Востоком. Русь выступала в качестве транзитного государства (рис. 2.1).



Рисунок 2.1. Предполагаемый маршрут «Великого Волжского пути»

Источник: Города и веси Нижнего Поволжья в Великом Волжском пути. Прошлое и настоящее // Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник» [Электронный источник]. – URL: <https://caspeo.ru/goroda-i-vesi-nizhnego-povolzhya-v-velikom-volzhskom-puti-proshloe-i-nastoyashhee/> (Дата обращения 15.10.2024)

Предполагаемый маршрут «Великого Волжского пути»: Балтийское и Северное моря – Финский залив – река Нева – Ладожское озеро – река Волхов – озеро Ильмень – Селигерский путь (реки Пола и Явонь – озеро Селигер –

⁸⁷ Аминова Г. Великий Волжский путь в системе европейской средневековой торговли (IX-XI вв.) / Г. Аминова // Гасырлар авазы – Эхо веков. – 2000. – №1-2. – С. 73-81. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-volzhskiy-put-v-sisteme-evropeyskovy-srednevekovoy-torgovli-ix-xi-vv>

река Селижаровка – река Волга) – Каспийское море – южное побережье Каспийское море (область Джурджан⁸⁸) – город Рей (сухопутная дорога) – город Багдад (сухопутная дорога)⁸⁹.

В IX в. основными грузами, транспортируемыми по «Великому Волжскому пути», были «восточные товары», арабские серебряные дирхамы, меха и мечи. Перевозка грузов осуществлялась арабскими судами (сафинами, заураками, макрабами) и славянскими ладьями. Арабские и славянские суда представляли собой плоскодонные одномачтовые парусно-весельные суда с осадкой не более 2-3 футов (0,6-0,9 м)⁹⁰.

«Великий Волжский путь» в эпоху Золотой Орды претерпел существенные изменения. Несмотря на серьезный кризис и временный разрыв торговых связей, маршрут постепенно восстановился, хотя и трансформировался в соответствии с новыми геополитическими реалиями. При этом он сохранил свое ключевое значение в торговой системе региона, адаптировавшись к условиям ордынского контроля. Так, по сообщениям Марко Поло, во второй половине XIII в. генуэзцы направили свои суда в Каспийское море⁹¹.

Одним из первых европейцев, посетивших Индию, был купец А. Никитин, описавший свое путешествие в путевых записках «Хождение за три моря». Путешествие началось в 1468 г. и его маршрут во многом повторял «Великий Волжский путь». Маршрут А. Никитина: Тверь – Калязин – Углич – Плес – Нижний Новгород – Казань – Орда – Услан – Сарай – Астрахань – Каспийское море⁹² – Дербент – Шемаха – Баку – Чапакур – Сари – Амоль – Демавенд – Рей – Кашан – Наин – Йезд – Сирджан – Таром – Лар – Бендер –

⁸⁸ Также была известна как Астрабад, современное название Горган (столица иранской провинции Голестан)

⁸⁹ Котилко В. В. Великий Волжский путь: историко-экономический аспект / В. В. Котилко // Региональная экономика: теория и практика. – 2006. – №12. – С. 62-63. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-volzhskiy-put-istoriko-ekonomicheskii-aspekt> (Дата обращения: 15.04.2025).

⁹⁰ Бухарицин П. И. Трудные перекаты Волго-Каспия. Историческая ретроспектива. Часть I (IX-XIX вв.) / П. И. Бухарицин, С. А. Котеньков // Гидрометеорология и экология. – 2022. – № 67. – С. 283-304. – DOI 10.33933/2713-3001-2022-67-283-304.

⁹¹ Там же, С. 290

⁹² В «Хождениях за три моря» называется Дербентским морем

Ормуз – Аравийское море и Индийский океан⁹³ – Маскат – Дега – Гуджарат – Камбей – Чаул – Джунар – Бидар – ...⁹⁴ – Гулбарга – Аланд – Амендрие – Наряс – Сури – Дабхолу – Маската – Ормуз – Лар – Шираз – Эберка – Йезд – Исфахан – Кашан – Кум – Савэ – Тебриз – Эрзинджан – Трабзон – Черное море – Балаклава – Кафа (Феодосия)⁹⁵.

Вторым периодом в истории МТК «Север-Юг» является *царский (имперский) период*. Иван Грозный, взяв под контроль Казань (1552 г.) и Астрахань (1556 г.), не только расширил территорию Московского государства, но и открыл новые возможности для торговли. Завоевание Казанского и Астраханского ханств позволило России установить контроль над важнейшими торговыми путями, открыв беспрепятственный путь к странам Востока через Каспийское море⁹⁶.

Астрахань стала играть ключевую роль в торговле в восточном направлении, в первую очередь с Персией и Индией, а также транзитным хабом в европейско-персидской торговле. Главным товаром был шелк-сырец⁹⁷.

Во второй половине XVII в. персидские товары занимали доминирующее положение в структуре импорта московского рынка, что подтверждается историческими данными⁹⁸.

⁹³ В «Хождениях за три моря» называется Индийским морем

⁹⁴ А. Никитин пробыл в Индии 3 года и за это время посетил множество городов, соответственно полный перечень таких городов сознательно не приводится автором

⁹⁵ Никитин А. Хождение за три моря Афанасия Никитина, 1466-1472 гг. [Текст] / А. Никитин ; АН СССР, Отд-ние лит. и яз., под ред. Б.Д. Грекова, В.П. Адриановой-Перетц. - Москва ; Ленинград : Изд-во АН СССР, Ленингр. отд-ние. - 1948. - 231 с.;

«И я от многих бед пошел в Индию...»: зачем тверской купец Афанасий Никитин за 3 моря ходил // Сетевое издание «Вокруг Света» [Электронный источник]. – URL: <https://www.vokrugsveta.ru/vs/article/4642/> (Дата обращения: 07.05.2024).

⁹⁶ Мамедова Н. М. Международный транспортный коридор «Север-Юг» как современный аналог Великого Волжского пути / Н. М. Мамедова // Восточная аналитика. – 2018. – №3. – С. 149-156. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-kak-sovremennyy-analog-velikogo-volzhskogo-puti>

⁹⁷ Пирова Р. Н. Торговые и экономические связи России с Персией во второй половине XVI - первой половине XVIII в. как фактор формирования персидской торговой колонии в Астрахани / Р. Н. Пирова // Современная научная мысль. – 2020. – №1. – С. 11-16. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovye-i-ekonomicheskie-svyazi-rossii-s-persiei-vo-vtoroy-pолоvine-xvi-pervoy-pолоvine-xviii-v-kak-faktor-formirovaniya>

⁹⁸ Там же, С. 12

В целях развития торговых отношений со странами Востока российское правительство объявило каспийское судоходство делом государственной важности. Судоходство в этом направлении имело сезонный характер, летом с верховьев Волги в Астрахань доставлялось до 500 купеческих судов с товарами, а осенью караваны судов загружались восточными товарами и направлялись вверх по Волге⁹⁹.

Торговля восточными товарами была чрезвычайно выгодной. Так по сообщениям Л. Фабрициуса от 1620 г., шелк, закупаемый в Персии по 15-16 руб. за пуд, перепродавался в Ярославле за 50-60 руб., в Архангельске – за 70 руб., а в Европе – по еще более высоким ценам¹⁰⁰. Торговля на данном направлении сконцентрировалась в руках российских, армянских, персидских и индийских купцов.

Последующее развитие торговли и грузоперевозок на этом направлении неразрывно связано с деятельностью Петра I. Император рассматривал торговлю, в т.ч. со странами Востока, как ключевой элемент экономического роста России. Путь до Индии через Каспийское море и территорию Персии (в т.ч. по реке Амударье) виделся Петру I наиболее перспективным. В т.ч. для разведки новых торговых маршрутов он направил в 1715 г. в Персию дипломатическую миссию под руководством А. П. Волынского¹⁰¹. 30 июля 1717 г. между Российской Империей и Персией был заключен договор «О торговле Российских купцов в Персии». Согласно нему персидская сторона обязуется российским «купцамъ обидь и нападокъ» не чинить. Также, согласно договору, российские купцы имеют право на беспрепятственное приобретение шелка-сырца в провинциях Ширван и Гилян¹⁰². Российско-

⁹⁹ Иноземцева Е. И. Астрахань – «ворота на Восток» / Е. И. Иноземцева // АСТА HISTORICA: труды по историческим и обществоведческим наукам. – 2018. – №2. – С. 131-136. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/astrahan-vorota-na-vostok>.

¹⁰⁰ Там же

¹⁰¹ Анисимов Е. В. Движение империи Петра Великого на Восток / Е. В. Анисимов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. – 2022. – Т. 21. – №3. – С. 312-321. – DOI: [10.22363/2312-8674-2022-21-3-312-321](https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-3-312-321)

¹⁰² Договор между Россией и Персией «О торговле Российских купцов в Персии» от 30 июня 1717 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. 1649-1825 гг. СПб., 1830. Т. V (1713-1719 гг.). № 3097

персидские отношения были сложные, установленные договоренности часто не выполнялись персидской стороной, что вылилось в ряд военных конфликтов.

В 1722 г. по указу Петр I, с целью развития экономических отношений со странами Востока на Кутумовой реке был заложен порт в Астрахани и началось строительство морского торгового флота¹⁰³.

Основными видами торговых судов на Каспии в рассматриваемый период являлись шкоуты¹⁰⁴ и морские расшивы. Согласно историческим данным, грузоподъемность шкоутов достигала 120-350 т, что соответствовало вместимости свыше 1000 четвертей¹⁰⁵ муки. Морская расшива внешне была схожа со шкоутом, но уступала ему в размерах и прочности, грузоподъемность судна составляла 50-120 т¹⁰⁶.

Значительная часть перевозок по Каспийскому морю осуществлялась персидскими купцами, обосновавшимися в Астрахани. К середине 1830-х гг. сложилась ситуация, когда непосредственно персидские флот (т.е. ходивший под флагом Персии) практически исчез, а транспортировка грузов между Россией и Персией осуществлялась российскими судами, владельцами которых, как правило, были персидские купцы¹⁰⁷.

В ходе российско-персидских войн Россия укрепила свои позиции в регионе, получив новые территории (Дербент и Баку) и закрепила право на свободную торговлю, что сказалось на направлении международной торговли. В связи с «удобством» бакинского порта часть парусного торгового флота (в

¹⁰³ Каспийский потенциал // Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета «Транспорт России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://transportrussia.ru/item/2716-kaspijskij-potentsial.html> (Дата обращения: 07.05.2024).

¹⁰⁴ Встречаются также варианты «шкют», «шхоут». Происходит от нидерландского «schoot»

¹⁰⁵ Русская дометрическая единица измерения объема сыпучих тел. 1 четверть = 209,91 л

¹⁰⁶ Цифровая копия. Периодика. Астраханские губернские ведомости : офиц. и неофиц. части, 1839. ноябрь (№44-47). – С. 239-262; 215-231 [Электронный источник]. – URL: <https://aonb.astranet.ru/dl/?file=http://aonb.astranet.ru/kk/pdf/pn000000013.pdf>

¹⁰⁷ Пирова Р. Н. Торговый флот астраханского персидского купечества в первой половине XIX века / Р. Н. Пирова // Современная научная мысль. – 2018. – №1. – С. 18-23. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovyy-flot-astrahanskogo-persidskogo-kupechestva-v-pervoy-polovine-xix-veka>

основном принадлежащая персам) была переписана из порта Астрахань в порт Баку¹⁰⁸.

Начиная с XIX в. транспорт России (как и в целом в мире) претерпевает значительные изменения под влиянием научного-технического прогресса. В 1851 г. было организовано пароходное общество «Кавказ и Меркурий», осуществлявшее пассажирские и грузовые перевозки по Волге и Каспийскому морю¹⁰⁹.

Одновременно с этим происходило развитие железнодорожного транспорта, который предлагал более низкие тарифы на перевозку грузов. В 1851 г. состоялось открытие железной дороги Петербург – Москва. В связи с этим часть грузов, перевозимых по Волге, сначала направлялся в Тверь, откуда грузы доставлялись по железной дороге в Петербург. В 1869 г. началось возведение железной дороги Тамбов – Саратов¹¹⁰, в 1872 г. была построена железнодорожная ветка Рыбинск – Бологое. Перевозки по Волге в значительной степени «проигрывали» в конкурентных преимуществах строившимся железнодорожным маршрутам¹¹¹.

Начиная со второй половины XIX в. развитие Волго-Каспийского транспортного маршрута столкнулось с системными ограничениями, связанными с географическими характеристиками дельты Волги (обилие мелей и заносимость рукавов Волги). Внедрение парового флота с осадкой свыше 3,65 м сделало невозможным прямой заход морских судов в порт Астрахань. Для обхода этих ограничений на удалении 60-70 км от береговой

¹⁰⁸ Пирова Р. Н. Торговый флот астраханского персидского купечества в первой половине XIX века / Р. Н. Пирова // Современная научная мысль. – 2018. – №1. – С. 18-23. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovyy-flot-astrahanskogo-persidskogo-kupechestva-v-pervoy-pолоvine-xix-veka>

¹⁰⁹ Корноухова Г. Г. Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX - начале XX в / Г. Г. Корноухова // Вестник РУДН. История России. – 2019. – №3. – С. 661-682. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-rossiyskogo-pravitelstva-v-razviti-kaspiyskoy-morskoy-torgovli-s-persiei-vo-vtoroy-pолоvine-xix-nachale-hh-v>

¹¹⁰ Виноградов С. В., Ещенко Ю. Г. Конкуренция новаторов: о некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х - 1880-х гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – №6. – С. 55-61. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurenciya-novatorov-o-nekotoryh-osobennostyah-razvitiya-volzhskogo-sudohodstva-v-1870-h-1880-h-gg>

¹¹¹ Гапеев А. М., Кононов В. В. Водно-транспортные соединения России в XVII-XIX вв. / А. М. Гапеев, В. В. Кононов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2009. – №1 (1). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vodno-transportnye-soedineniya-rossii-v-xvii-xix-vv>

линии в открытом море был организован 12-футовый рейд, где осуществлялась перегрузка грузов с больших торговых судов на более мелкие суда, которые доставляли грузы непосредственно в Астраханский порт¹¹².

Осложняло ситуацию также сезонность работы порта Астрахань в связи с замерзанием вод. Для устранения существующих барьеров, в 1870 в г. Порт-Петровске¹¹³ был открыт новый незамерзающий порт – порт Петровск (в настоящее время называется Махачкалой)¹¹⁴.

Для увеличения грузооборота порта Астрахань в 1874 г. начались дноуглубительные работы на Бахтемирском рукаве реки Волги для возведения «морского судоходного пути в реку» (Волго-Каспийский морской судоходный канал, ВКМСК). Работы проводились в течение 40 лет, но судоходство началось значительно раньше¹¹⁵. ВКМСК является одним из старейших и протяженных (протяженность канала – 188 км) судоходных каналов.

После начала регулярных путейских работ на Бахтемировском направлении грузооборот порта Астрахань вырос (с 4 млн руб. в 1873 г. до 40 млн руб. в 1880 г.). В 1891 г. объем перевалки грузов составил 146 млн пуд., что составляло третью часть от объема грузов, перевезенных через Суэцкий канал¹¹⁶.

До начала XX в. транспортировка грузов в направлении Россия – Персия – Индия осложнялась также недостаточно развитой инфраструктурой Персии. Грузы из России шли через Персию по маршруту: Энзели – Решт – Тегеран – Исфахан. Дальнейшая транспортировка грузов оставалась за персидской

¹¹² Виноградов С. В., Ещенко Ю. Г. Ретроспективный анализ развития Астраханского порта как ключевого центра Каспийско-волжского торгового пути в конце XIX - начале XX вв. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – №5. – С. 55-61. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/retrospektivnyy-analiz-razvitiya-astrahanskogo-porta-kak-klyuchevogo-tsentra-kaspiysko-volzhskogo-torgovogo-puti-v-kontse-xix>

¹¹³ Современное название – г. Махачкала

¹¹⁴ История // Сайт АО «Махачкалинский морской торговый порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://mmport.ru/история/>

¹¹⁵ Волинский И. А., Титов А. В. Предпосылки формирования транспортно-логистического кластера в Астраханской области / И. А. Волинский, А. В. Титов // Научные проблемы водного транспорта. – 2016. – №46. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/predposylki-formirovaniya-transportno-logisticheskogo-klastera-v-astrahanskoy-oblasti>

¹¹⁶ Русанов Н. В., Бухарицин П. И., Беззубиков Л. Г. Волго-каспийский морской судоходный канал – современное состояние проблемы и пути их решения / Н. В. Русанов, П. И. Бухарицин, Л. Г. Беззубиков // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4 (часть 5). – С. 863-871. – URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9091>

стороной и могла иметь различные маршруты. Из-за специфики Энзелийского пролива суда с грузом не могли пристать к порту Энзели, применялась рейдовая перегрузка на киржамы, или баркасы и баржи. Необходимость в дополнительной процедуре повышала время перевозки, увеличивало ее стоимость (за счет оплаты услуг рейдовых судов), а также увеличивало риск порчи товара¹¹⁷. Путь до Решта проходил по заливу Мурдаб и реке Пир-Базар, а дальнейшая перевозка осуществлялась по сухопутным выючным дорогам. Маршруты часто пролегали через горные районы, а перевозка грузов осуществлялась на верблюдах, лошадях, ослах и мулах, что значительно увеличивало время транспортировки грузов и риски их повреждения. Чаще на маршрутах применялись верблюды, т.к. они могут встать на колени, что облегчало процесс разгрузки¹¹⁸.

Усиление влияния европейских государств в регионе подтолкнуло Россию к активизации инфраструктурных проектов. Так, 1 ноября 1906 г. состоялось открытие построенного за счет российской казны Тавризского шоссе, соединяющее Джульфу (граница между Россией и Персией) и Тавриз¹¹⁹, что сократило время перевозок и усилило торговые связи между Россией и Персией¹²⁰.

В конце XIX – начале XX вв. была построена железнодорожная линия Тбилиси – Ереван – Норашен – Нахичевань – Джульфа (русская) – Джульфа (иранская) – Тебриз – Казвин – Тегеран. Маршрут обеспечивал торговую связь России с Персией и дальнейший выход на индийский рынок¹²¹.

¹¹⁷ В конце XIX – начале XX в. проводились мероприятия по модернизации порта Энзели за счет средств российских предпринимателей и бюджета Российской империи, однако значительного эффекта они не принесли

¹¹⁸ Павлова И. К. Деятельность российских транспортных компаний в Персии в начале XX века (по материалам русских архивов) / И. К. Павлова // Труды объединенного научного совета по гуманитарным проблемам и историко-культурному наследию. – Санкт-Петербург : Наука. – 2008–2009. – С. 56–67.

¹¹⁹ Современное название Тебриз

¹²⁰ Корноухова Г. Г. Строительство российской казной Тавризского шоссе в российско-персидском трансграничье в начале XX в. / Г. Г. Корноухова // Вестник РУДН. Серия: Всеобщая история. – 2024. – №4. – С. 474–489. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/stroitelstvo-rossiyskoy-kaznoy-tavrizskogo-shosse-v-rossiysko-persidskom-transgranichie-v-nachale-hh-v>

¹²¹ Балиев А. Джульфа и Красноводск: дорогами Великой Победы / А. Балиев // Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник» [Электронный ресурс]. – URL: <https://casp-geo.ru/dzhulfa-i-krasnovodsk-dorogami-velikoj-pobedy/>

Советский этап берет свое начало после установления Советской власти. Особую роль направление получило в период Великой Отечественной войны в рамках поставок грузов в рамках ленд-лиза. В этот период был сформирован «Персидский коридор», в рамках которого были построены Трансиранское шоссе, железнодорожная магистраль и два порта в Персидском заливе, что решило проблему отсутствия необходимой инфраструктуры на территории Ирана¹²². К маю 1943 г. объем поставок по коридору составлял более 100 тыс. т в месяц¹²³. В СССР по «Персидскому коридору» отправлялись грузовики, тракторы-тягачи, станки, продовольствие и др.¹²⁴

Со сменой политических режимов в России (приход советской власти) и Иране (установление исламской республики) торговля между странами не остановилась. Для обеспечения торговли была выстроена соответствующая инфраструктура. Сухопутная железнодорожная транспортировка грузов осуществлялась через ЖДПП «Джульфа». Сообщение через Каспийское море осуществлялась «Каспийским Морским Пароходством», базировавшимся в Баку. В Астаре (Азербайджан) функционировал автомобильный терминал «Совтрансавто».

Было создано советско-иранское совместное предприятие «Ирсотр», которое обеспечивало транспортно-экспедиторское обслуживание поставок¹²⁵.

В 1975 г. была организована грузовая линия советско-финляндской судоходной компании «OY Saimaa Lines Ltd»¹²⁶ проходившая по маршруту:

¹²² Персидский коридор для Советского Союза // Портал История.РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://histrf.ru/read/articles/persidskii-koridor-dlia-sovietskogo-soiuza> (Дата обращения: 02.03.2025)

¹²³ Красноженова Е. Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны (1941–1945) / Е. Е. Красноженова // Terra Linguistica. – 2017. – №3. – С. 27-36. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transiranskiy-transportnyy-marshrut-v-period-velikoy-otechestvennoy-voyny-1941-1945>

¹²⁴ Балиев А. Джульфа и Красноводск: дорогами Великой Победы / А. Балиев // Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник» [Электронный ресурс]. – URL: <https://casp-geo.ru/dzhulfa-i-krasnovodsk-dorogami-velikoj-pobedy/>

¹²⁵ Голубчик А. М. Каспийские зори: рассвет или закат? / А. М. Голубчик // Логистик и Система. – 2006. – №3. – С. 46-53

¹²⁶ Harrison J. W. Commercial-Financial Dealings Between the USSR and Market-Type Economies With Special Reference to Soviet Banking, Maritime and Trading Operations in the West. PhD thesis / Harrison John Wesley : University of Glasgow. – Glasgow. – 1978. – 436 p.

порт Мустола/порт Лаппеенранта – Сайменский канал – река Нева – Ладожское озеро – Волго-Балтийский канал – река Волга – Каспийское море – порт Энзели/порт Ноушехр. При этом транспортировка грузов осуществлялась исключительно судами под советскими флагами, которые доставляли из Финляндии в Иран бумагу, автомобильные покрышки и пиломатериалы. Из Ирана суда в обратном направлении шли загруженные коврами, продукцией легкой промышленности, фруктами и овощами. Круговой оборот судна составлял 31-33 суток¹²⁷.

В 1990 г. Б. Зильбершехт и Г. Левигов высказали идею об использовании территории Ирана для транзита грузов в Индию (и наоборот). Грузы, по их мнению, должны были следовать через акваторию Каспийского моря или «железнодорожным плечом» по восточному побережью Каспия через ЖДПП «Джульфа». Далее грузы должны были следовать до южного иранского порта Бендер-Аббас, а далее через Персидский залив и Индийский океан грузы должны были доставляться в индийский порт Мумбаи. По мнению специалистов, предлагаемый маршрут существенно короче (на 5-7 сут.) и выгоднее «традиционного» маршрута через Суэцкий канал. Тем не менее, данная идея не получила поддержку¹²⁸.

Современный этап истории МТК «Север-Юг» начинается с середины 1990-х гг. Распад СССР привел к масштабным изменениям в экономике России. Так, например, в этот период как элемент транспортно-логистической системы сформировался Консолидированный порт Астрахань¹²⁹. В его состав вошли бывшие причалы, построенные в советское время и использовавшиеся в логистике промышленных предприятий, таких как бумажный комбинат, железобетонный комбинат, рыбозаводы и др.¹³⁰

¹²⁷ Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север-Юг» / А. М. Голубчик // Вестник транспорта. – 2022. – № 10. – С. 15-17

¹²⁸ Голубчик А. М. Зачем России новый Шелковый Путь / А. М. Голубчик // Журнал «Логистик и Система». – 2008. – №11. – С. 44-49

¹²⁹ Именуемый далее в данном исследовании как порт Астрахань

¹³⁰ Волынский И. А. Развитие логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Волынский Илья Александрович, СПбГЭУ. – Санкт-Петербург, 2022. – 192 с. – Место защиты: СПбГЭУ

В середине 1990-х гг. А. П. Гужвин (губернатор Астраханской области) и М. Сафари (чрезвычайный и полномочный посол Исламской Республики Иран в Российской Федерации) выступили инициаторами создания МТК, соединяющего Европу и Индию через территории России, Ирана и акватории Каспийского моря и Персидского залива (по маршруту Европа – Санкт-Петербург – Волга – порты Каспийского моря – Иран – Персидский залив – Индия)¹³¹.

В 1996 г. началась разработка проекта МТК «Север-Юг», проводимая Международным консорциумом «NOSTRAC» (North-South Transport Corridor) и российским ООО «Трансконтинентальные линии»¹³². Суть проекта заключалась в разработке мультимодального МТК, перевозки в рамках которого осуществлялись бы единым мультимодальным оператором¹³³.

В 1999 г. группой транспортных компаний из России, Ирана и Индии было заключено генеральное соглашение о перевозке контейнеров в экспортно-импортном сообщении по международному транспортному коридору Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море – Россия – Западная Европа¹³⁴.

На II Евразийской Конференции по транспорту в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 г. между Россией, Индией и Ираном подписано межправительственное соглашение о создании МТК «Север-Юг», являющееся юридической основой коридора.

В рамках принятого соглашения о МТК «Север-Юг» международный консорциум «NOSTRAC» совместно с ООО «Марина Лайн» разрабатывали инвестиционный проект NOSTRAC. Разработка проекта проводилась под

¹³¹ Мухин А., Месамед В. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: проблемы и перспективы // Сайт СА&С Press АВ [Электронный ресурс]. – URL: https://ca-c.org.ru/journal/2004/journal_rus/cac-01/16.mukrus.shtml (Дата обращения 03.01.2025).

¹³² Дружиловский С.Б., Хуторская В.В. Политика Турции и Ирана в Центральной Азии и Закавказье // Иран и СНГ. – Сборник статей. – ИИИБВ. – М., 2003. – 220 с.

¹³³ Абатуров В. Назад - в будущее, или в поисках евразийского транспортного консенсуса // Портал ЦентрАзия [Электронный ресурс]. – URL: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1068242160> (Дата обращения: 12.04.2024)

¹³⁴ Маркелов К. А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг» / К. А. Маркелов // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2022. – № 1 (70). – С. 98–109. – DOI: https://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98.

патронажем Центра Организации Промышленного Развития ООН (ЮНИДО) в РФ (регистрационный номер проекта в базе данных ООН - RUS/004/R/99-11). Координатором проекта выступала британская консалтинговая компания GIBB Ltd¹³⁵.

В рамках проекта разрабатывался железнодорожный маршрут через Россию, Азербайджан, Иран, требующий строительство участка Решт – Астара, а также железнодорожно-паромное сообщение (переправа) порт Лагань (Республика Калмыкия, Россия) – порт Амирабад (Иран)¹³⁶. Важно отметить, что в 2000 г. председателем совета директоров международного консорциума «NOSTRAC» стал К. Н. Илюмжинов (бывший в то время Президентом Республики Калмыкии)¹³⁷. Вероятно, именно поэтому одним из элементов проекта рассматривалось строительство порта в Лагани, который планировался как основной порт в рамках МТК «Север-Юг». Однако от данного проекта отказались в пользу порта Оля (Астраханская область), первую очередь которого сдали в 3 июня 1997 г.¹³⁸ Начало строительства порта Оля было положено рядом указов Президента РФ¹³⁹, а также постановлением Правительства РФ¹⁴⁰.

¹³⁵ Щеклеин Н. Проект NOSTRAC - новый маршрут международной торговли // Сайт Каспinfo [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.caspinfo.org/ru/library/bulletin/transcasp/06/07-3.html> (Дата обращения: 10.06.2024)/

¹³⁶ Вакуленко С. П., Куренков П. В., Попова Н. В. Оценка конкуренции между магистралями направления «Север – Юг» // «Международные транспортные коридоры: ось Запад-Восток и Шелковый путь» [Электронный ресурс]. – URL: https://miit.ru/content/Оценка%20конкуренции%20между%20магистралями%20направления%20«Север%20–%20Юг.pdf?id_wm=779359 (Дата обращения: 10.05.2024).

¹³⁷ Илюмжинов, Кирсан Николаевич // Энциклопедия информационного агентства ТАСС [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/encyclopedia/person/ilyumzhinov-kirsan-nikolaevich> (Дата обращения: 15.08.2024).

¹³⁸ Уникальный водный путь // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/60876/> (Дата обращения: 08.04.2024).

¹³⁹ Указ Президента РФ от 31 октября 1992 года № 1314 «О государственной поддержке возрождения Российского торгового флота на Каспии» // Архив Президентского центра Б. Н. Ельцина [Электронный ресурс]. – URL: <https://yeltsin.ru/archive/act/35040/> (Дата обращения: 04.11.2024);

Указ Президента РФ от 03.12.1992 № 1513 (ред. от 06.01.1999) «О мерах по возрождению торгового флота России» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1501/ (Дата обращения: 04.11.2024)

¹⁴⁰ Постановление Правительства РФ от 08.10.1993 № 996 «О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России» // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/6303866/> (Дата обращения: 04.11.2024)

29-30 июля 2001 г. в Тегеране состоялось обсуждение проекта устава координационного совета МТК «Север-Юг». Окончательное согласование и парафирование устава были завершены в январе 2002 г. в Нью-Дели¹⁴¹.

Еще до официального открытия коридора, в 2001 г., при участии Министерства транспорта РФ была создана компания «Каскон», основной целью которой стало развитие перевозок по МТК «Север-Юг» и выполнение функций «официального экспедитора МТК «Север-Юг». Компания заключила договор об агентировании контейнерного парка ирано-индийской судоходной компании Iran-o-Hind Shipping Company Ltd, что позволило начать активные перевозки из Индии в Россию (в период с декабря 2001 г. по апрель 2002 г. из Индии в Россию было отправлено около 700 контейнеров с грузом).

Однако решение о направлении контейнеров с грузом из Индии практически на любую российскую железнодорожную станцию (вместо определенных вначале трех городов – Москву, Нижний Новгород и Екатеринбург) привело к тому, что около 60% процентов контейнеров не было возвращено владельцу¹⁴².

12 марта 2002 г. российская сторона ратифицировала соглашение о МТК «Север-Юг»¹⁴³. 21 мая 2002 г. в рамках встречи министров государств-участников МТК «Север-Юг» был подписан протокол об официальном открытии коридора и состоялось первое заседание координационного совета, на котором был принят его устав¹⁴⁴, а также обсуждались события, связанные с компанией «Каскон»¹⁴⁵.

¹⁴¹ Иванова Н. С. Исследование организации транспортно-экспедиционного обеспечения международных транспортных коридоров. автореферат дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Иванова Наталия Сергеевна, ГУУ. – Москва, 2006. – 163 с. – Место защиты: ГУУ

¹⁴² Голубчик А. М. Современное состояние российского рынка экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг / А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – №1 – С. 46-55

¹⁴³ Федеральный закон от 12 марта 2002 г. № 24-ФЗ «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_35820/ (Дата обращения: 01.10.2024).

¹⁴⁴ Трофимов А. О реализации проекта международного коридора № 9 «Север-Юг» // Сайт Института Ближнего Востока [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.iimes.ru/?p=381> (Дата обращения: 24.12.2024)

¹⁴⁵ Голубчик А. М. Современное состояние российского рынка экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг / А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – №1 – С. 46-55

28 июля 2004 г. был открыт участок железной дороги протяженностью 55 км, соединивший порт Оля и село Яндыки¹⁴⁶.

В 2014 г. было завершено строительство железной дороги Узень (Казахстан) – Гызылга (Туркменистан) – Берекет (Туркменистан) – Этрек (Туркменистан) – Горган (Иран). Построенная железная дорога стала инфраструктурным элементом МТК «Север-Юг»¹⁴⁷.

В 2015 г. иранская компания «Насим Бахр Киш» приобрела контрольный пакет порта Солянка (ПАО «Астраханский порт»), входящего в состав порта Астрахань¹⁴⁸. На сегодняшний день данный терминал является наиболее загруженным среди всех терминалов астраханского порта.

Дальнейшая история развития МТК «Север-Юг» во многом связана с введением Западными странами антироссийских санкций и последовавшим «разворотом на Восток» российской экономики.

В 2022 г. ОАО «РЖД» запустило регулярный контейнерный поезд, следующий по восточной ветке МТК «Север-Юг» от станции Чехов до порта Бендер-Аббас (с перегрузкой груза на ЖДПП «Сарахс» на границе Туркменистана и Ирана)¹⁴⁹.

В 2023 г. Россия и Иран заключили соглашение о совместном строительстве железнодорожного участка Решт – Астара (пограничная станция с Азербайджаном), в рамках которого Россия выделила межгосударственный кредит в размере 1,3 млрд евро¹⁵⁰.

¹⁴⁶ Шесть лет назад в Астраханском регионе было открыто движение поездов по новой железнодорожной ветке «Порт Оля – Яндыки» // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://privzd.rzd.ru/ru/4532/page/104069?id=135570> (Дата обращения: 03.12.2024)

¹⁴⁷ Открылся железнодорожный коридор "Север - Юг", связавший Иран, Туркменистан и Казахстан // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117> (Дата обращения: 12.12.2024)

¹⁴⁸ Иранская «Насим Бахр Киш» получила одобрение на сделку по покупке одного из портов в РФ – Артемьев // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/news/1680/51609/> (Дата обращения: 14.05.2024)

¹⁴⁹ «РЖД Логистика» запустила контейнерный поезд по восточной ветке международного ТК «Север – Юг» // Сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=205769> (Дата обращения: 14.05.2024).

¹⁵⁰ На проект ж/д участка Решт - Астара выделили межгосударственный кредит в €1,3 млрд // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17767315> (Дата обращения: 12.12.2024)

27 июня 2024 г. был сдан в эксплуатацию первый 37 км отрезок железнодорожного участка Решт – Астара, соединивший город Решт с портом Каспиан, что сделало его вторым после Амирабада иранским портом на Каспии, имеющим железнодорожный подъезд¹⁵¹.

21 декабря 2024 г. Россией и Азербайджаном было подписано межправительственное соглашение о сотрудничестве в целях развития транзитных грузоперевозок по МТК «Север-Юг»¹⁵².

По первоначальным планам международный транспортный коридор «Север-Юг» предполагался как маршрут, связывающий страны Северной Европы и страны Прибалтики с Индией. В текущих геополитических реалиях конечная точка МТК «Север-Юг» находится в Санкт-Петербурге (экономический центр) или на железнодорожной станции Бусловская/Светогорск (пограничные с Финляндией станции Октябрьской железной дороги).

Основной маршрут международного транспортного коридора «Север-Юг» проходит по железнодорожному пути Бусловская/Светогорск¹⁵³ – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка/Мичуринск – Ртищево – Саратов – Волгоград/Урбах – Верхний Баскунчак – Астрахань, где в связи с географическими особенностями, а именно наличием значительной водной преграды – Каспийского моря – разделяется на три ветви:

1) *транскаспийская ветвь*: российские порты Каспийского моря (Астрахань, Оля, Махачкала) – Каспийское море – иранские порты Каспийского моря (Амирабад, Астара, Энзели, Каспиан и Ноушехр);

2) *восточная ветвь*, проходящая вдоль восточного побережья Каспийского моря:

¹⁵¹ Каледжи В. Соединяя мир: о значении Решт-Каспийской железной дороги // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/soedinyaya-mir/> (Дата обращения: 06.01.2025)

¹⁵² Алиев утвердил соглашение с РФ о грузоперевозках по МТК "Север - Юг" // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/23110241> (Дата обращения: 27.01.2025)

¹⁵³ В целях выноса грузового сообщения с пути скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург – Хельсинки (в настоящее время не функционирует) была введена в эксплуатацию железнодорожная линия Светогорск – Каменногорск – Лосево – Сосново – Ручьи – Санкт-Петербург

а) основной маршрут восточный ветви МТК «Север-Юг» проходит по территории России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и выходит на территорию Ирана через ЖДПП «Сарахс – Теджен» (по железной дороге Теджен – Сарахс – Мешхед)¹⁵⁴;

б) дополнительный маршрут восточной ветви МТК «Север-Юг» проходит по территории России, Казахстана и Туркменистана и выходит на территорию Ирана через пограничный переход Акяйла – Инче-Бурун. Этот маршрут позволяет сократить время перевозки до нескольких суток (в связи с исключением времени ожидания прохождения ЖДПП «Сарахс»¹⁵⁵)¹⁵⁶;

3) *западная ветвь*, проходящая вдоль западного побережья Каспийского моря. Маршрут пролегает по территории России, Азербайджана и Ирана. Груз из России доставляется на территорию Азербайджана через ЖДПП «Самур – Ялама», а затем на ЖДПП «Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан)» груз перегружается на автотранспорт из-за недостроенного участка железной дороги. В Реште груз либо вновь погружается на железнодорожный транспорт, либо перевозится по территории Ирана на автотранспорте.

По территории Ирана груз доставляется до южных портов Ирана (Бендер-Аббас, Чабахар) либо «железнодорожным плечом» Мешхед – Бафк – Бендер-Аббас, либо «автомобильным плечом» (что является более распространенной практикой).

Из порта Бендер-Аббас (либо порт Чабахар) груз отправляется в порт Мумбаи (Индия) или в порт Нава-Шева (Индия). Между портами Бендер-

¹⁵⁴ Транзитная железная дорога Теджен – Сарахс – Мешхед стала важным источником валютных доходов для Туркменистана // Российское Информационное Агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. – URL: https://www.iran.ru/news/economics/39888/Tranzitnaya_zheleznaya_doroga_Tedzhen_Serahs_Meshhed_stala_vazhnym_istochnikom_valyutnyh_dohodov_dlya_Turkmenistana (дата обращения: 03.11.2024).

¹⁵⁵ Один из самых загруженных пограничных пунктов региона

¹⁵⁶ «РЖД Логистика» хочет удвоить частоту отправок контейнерных поездов с Южного Урала в Иран // ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=214369> (Дата обращения: 03.11.2024).

Аббас и Чабахар и портом Мумбаи организована регулярная судоходная линия¹⁵⁷. Далее груз по территории Индии доставляется грузополучателю¹⁵⁸.

Таким образом, выявлены глубокие исторические корни МТК «Север-Юг», берущие начало от древних торговых путей, таких как «Великий Волжский путь», существовавший с VIII в. Современная история коридора берет начало в 1990-х гг., а его юридической основой стало межгосударственное соглашение, подписанное в 2000 г.

На сегодняшний день МТК «Север-Юг» представляет собой меридиональный транспортный маршрут, соединяющий Санкт-Петербург с Мумбаи (Индия). Маршрут коридора включает три основные ветви: транскаспийскую, восточную и западную.

Активное развитие МТК «Север-Юг» в настоящее время во многом обусловлено геополитической нестабильностью в мире, введением западными странами антироссийских санкций и последующим «разворотом на Восток» российской экономики.

2.2. Грузопоток и особенности организации перевозок по МТК «Север-Юг»

Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляет собой стратегически важную магистраль для перемещения грузов между северными и южными регионами Евразии.

В настоящее время существует значительная разница в оценках динамики грузооборота перевозок по МТК «Север-Юг». По данным Минтранса России, этот показатель с 2020 по 2022 гг. вырос с 5,1 млн до 8,4 млн т (темп прироста составляет 64,7%), учитывая мощнейший импульс,

¹⁵⁷ Начала работу судоходная линия между Мумбаи (Индия) и портами Чабахар и Бендер-Аббас (Иран) // ИАА «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/271358/> (Дата обращения: 05.03.2024)

¹⁵⁸ Щепетов П. А. К вопросу о дефиниции концепта «международный транспортный коридор» / П. А. Щепетов // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 701-720. – DOI: 10.18334/eo.14.4.122379

который развитию проекта придало введение антироссийских санкций¹⁵⁹. В то же время, по заявлениям заместителя Министра экономического развития РФ Д. В. Вольвача, грузопоток по МТК «Север-Юг» в 2022 г. превысил 16 млн т¹⁶⁰, что почти в два раза выше оценок Минтранса. Серьезной проблемой для анализа грузоперевозок по коридору является отсутствие агрегированной и верифицируемой статистики как по коридору, так и по его отдельным участкам (транскаспийскому, западному и восточному): такая статистика имеется только за 2019-2023 гг., а по восточной ветви в связи с ее фактическим запуском только в 2022 г., – за 2021-2023 гг.

Объем перевозимых грузов по международному транспортному коридору не равномерен и различается по маршрутам коридора. Также каждая из ветвей имеет свои особенности в организации грузоперевозок. В связи со сложностью расчета автомобильных перевозок и отсутствием данных по перевозке грузов автотранспортом по маршрутам МТК «Север-Юг» в открытом доступе в качестве базы для анализа были использованы данные по перевозкам железнодорожным транспортом и морским перевозкам.

Транскаспийский маршрут МТК «Север-Юг» предполагает транспортировку грузов по акватории Каспийского моря. Объем перевозимых грузов во многом определяется интенсивностью грузоперевозок, осуществляемых судами. Активность морского сегмента МТК «Север-Юг» характеризуется динамикой судозаходов в российские порты Каспийского бассейна (рис. 2.2).

Из количества судозаходов исключен каботаж. Как видно из рисунка, суммарное количество судозаходов с 2020 г. по 2022 г. снижалось из года в год. В 2023 г. отмечается значительный рост судозаходов в российские порты

¹⁵⁹ МТК «Север – Юг»: от замысла к реализации // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/106899/> (Дата обращения: 10.12.2024)

¹⁶⁰ Железнодорожные контейнерные перевозки по МТК «Север-Юг» за год выросли в 2 раза // Информационный портал InfraNews [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/63776-zheleznodorozhnye-kontejnernye-perevozki-po-mtk-sever-yug-za-god-vyrosli-v-2-raza/> (Дата обращения: 20.10.2024)

Каспийского моря. Тем не менее, суммарное количество судозаходов не достигло значения 2020 г.

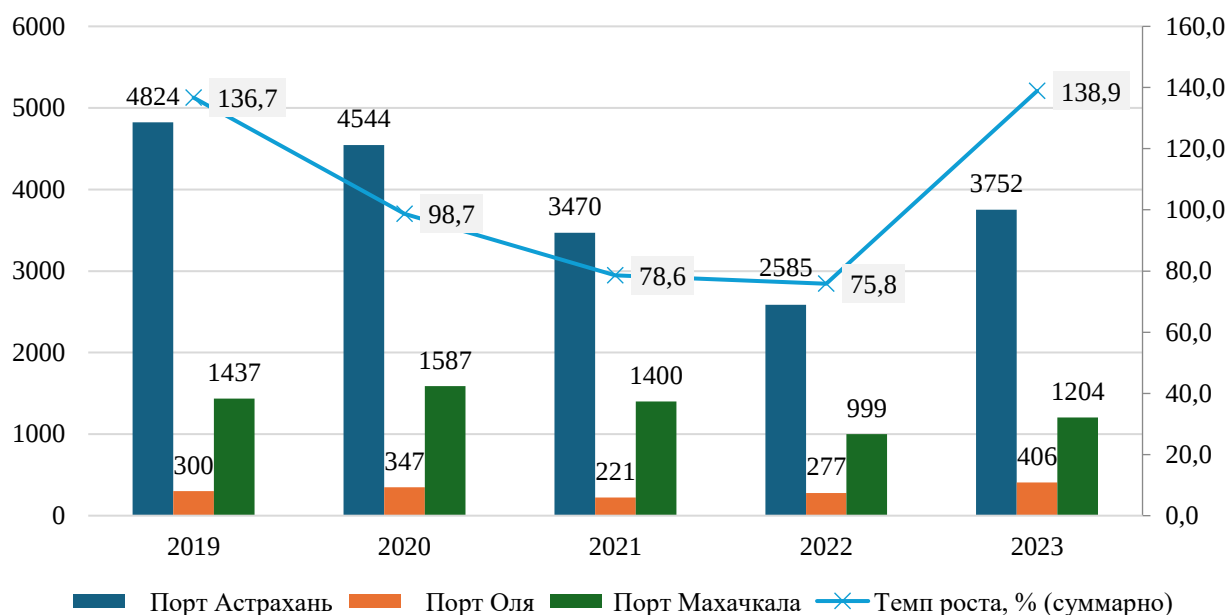


Рисунок 2.2. Судозаходы в российские порты Каспийского бассейна в 2019–2023 гг., шт.

Источник: составлено и рассчитано автором на основе данных Показатели работы морских портов // Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html (Дата обращения: 08.12.2024)

В качестве статистической основы грузопотока по данному маршруту использованы данные по перевалке грузов в российских портах на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала) (рис. 2.3).

Как видно из рисунка, после резкого сокращения объема перевалки грузов в трех российских портах Каспийского бассейна в 2022 г., в 2023 г. наблюдается восстановление показателей до уровня 2020 г. Суммарный объем перевалки грузов в 2023 г. по сравнению с предыдущим годом вырос на 1,8 млн т, темп прироста составил 29,7%. Перевалка грузов в 2023 г. увеличилась по сравнению со значением 2019 г. на 0,4 млн т, темп прироста при этом составил 5,2%.

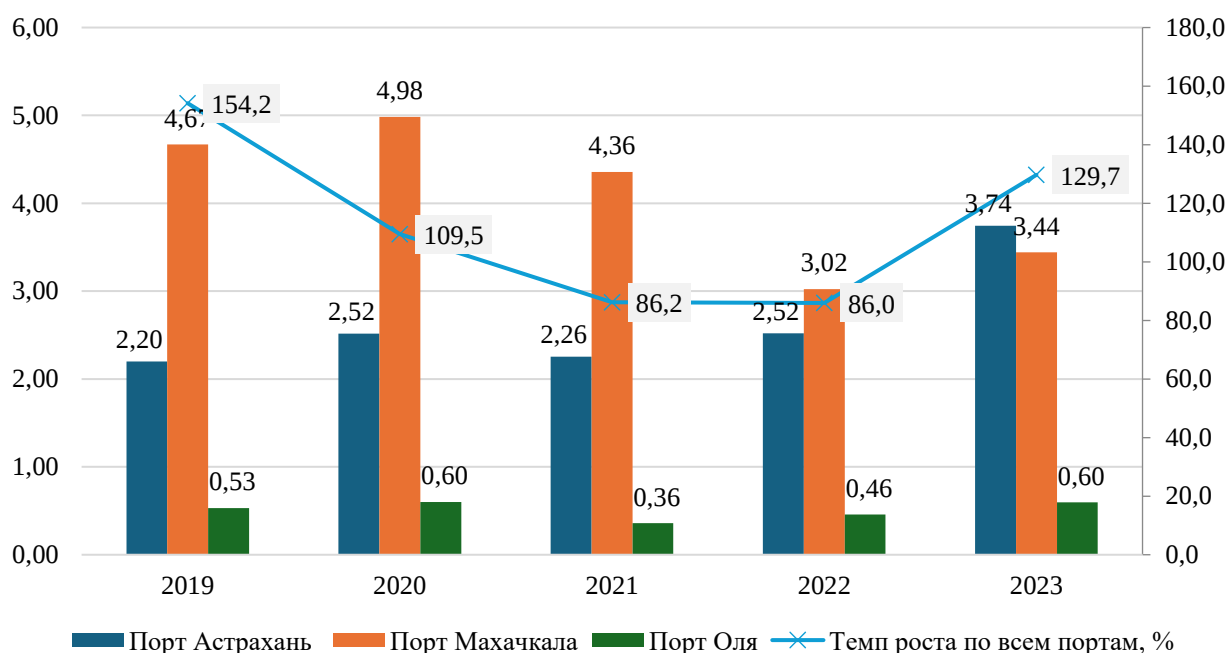


Рисунок 2.3. Перевалка грузов в российских портах Каспийского бассейна в 2019–2023 гг., млн т

Источник: составлено и рассчитано автором на основе данных Показатели работы морских портов // Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL: https://ampastru.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyye_portovyye_sboryi.html (Дата обращения: 08.12.2024)

Структура перевалки грузов претерпела значительные изменения: Астраханский порт по объему обработанных грузов «обогнал» Махачкалинский порт. Астраханский порт демонстрирует стабильную положительную динамику роста объемов перевалки на протяжении всего анализируемого периода. В это же время, объем грузов, переваленных в порту Махачкала, не восстановился после падения в 2022 г. Изменение произошли и в структуре обработанных грузов, так до снижения 2022 г., доля наливных грузов в структуре обработанных портом грузов составляла около 90%, а в 2023 г. их доля составила 60,5%. Порт Оля показывает наименьшие результаты по перевалке грузов и в 2023 г. их объем составил всего 0,6 млн т.

Следует отметить, что железнодорожный транспорт обеспечил подвоз и вывоз порядка половины от общего объема переваленных грузов в российских портах Каспийского моря, что в 2023 г. составило приблизительно 3,9 млн т¹⁶¹.

Западная ветвь МТК «Север-Юг» представляет собой сухопутный участок коридора, проходящий по западному побережью Каспийского моря по территории России, Азербайджана и Ирана. Западный маршрут является наиболее популярным среди грузоотправителей, что безусловно сказывается на объемах перевозимых грузов. В 2023 г. был зафиксирован наибольший объем грузопотока по западной ветке МТК «Север-Юг» (рис. 2.4).

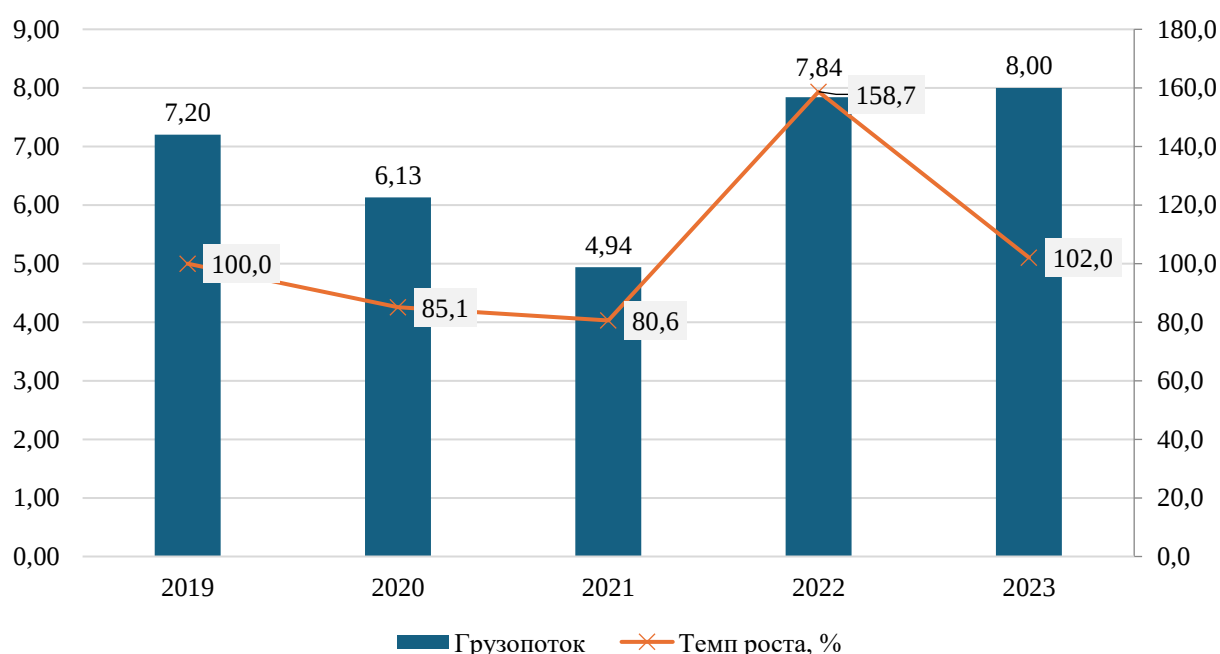


Рисунок 2.4. Грузопоток по западной ветви МТК «Север-Юг» в 2019-2023 гг., млн т

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

За исследуемый период наблюдаются значительные колебания в объеме грузопотока. Несмотря на существенное снижение в начале периода, в 2022 г. грузопоток не только вернулся к уровню 2019 г., но и превосходит его. В 2023

¹⁶¹ Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

г. грузопоток продолжает расти, достигнув отметки в 8 млн т. Темп роста составляет 102,0% по отношению к 2022 г., что означает умеренное, но стабильное увеличение. Наибольший объем грузов приходится на направление Россия – Азербайджан (в 2023 г. доля грузопотока составила 59,4%).

Динамика контейнерных перевозок по маршруту западной ветви коридора «Север-Юг» демонстрирует значительный рост грузопотока контейнеризированных грузов (рис. 2.5).

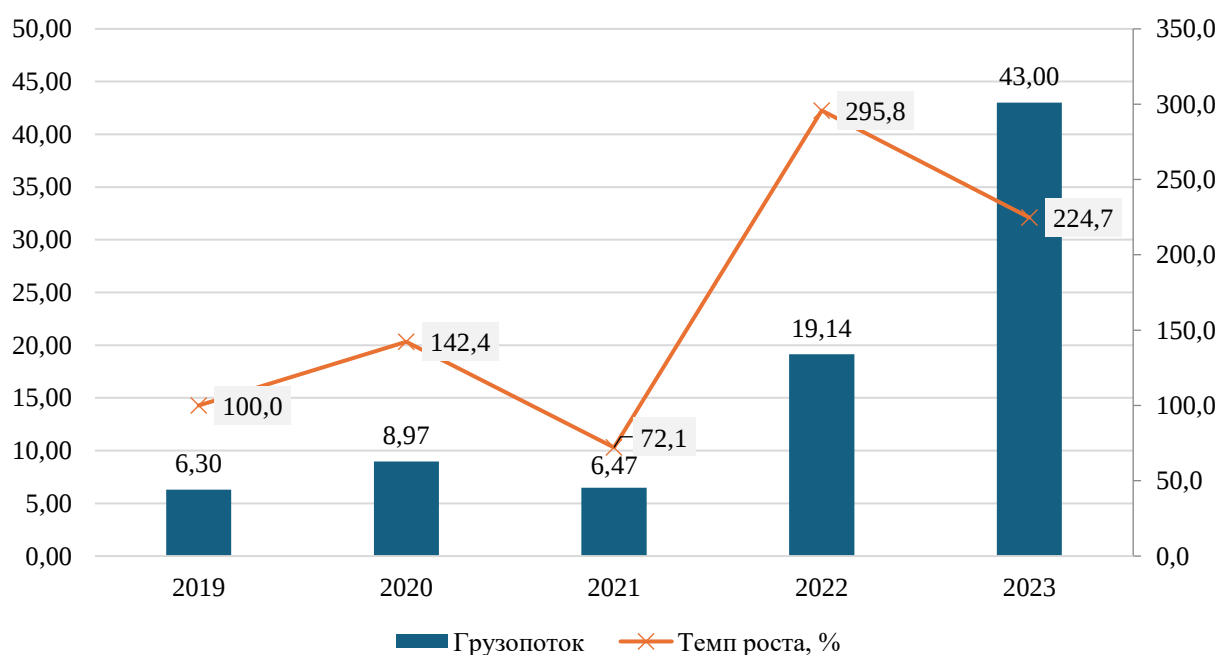


Рисунок 2.5. Контейнерные перевозки по западной ветви МТК «Север-Юг» в 2019-2023 гг., тыс. ДФЭ

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

Объемы контейнерных перевозок по западной ветви МТК «Север-Юг» характеризуется значительным ростом контейнерных перевозок. В 2019 г. объем контейнерных перевозок составил 6,3 тыс. ДФЭ. После первоначального роста в 2020 году далее последовало снижение в 2021 г., а затем резкие увеличения в 2022 и 2023 гг. Наименьшее значение показателя за рассматриваемый период было зафиксировано в 2019 г., наибольшее – в 2023

г. Объем контейнерных перевозок в 2023 г. увеличился в 6,8 раза по сравнению с 2019 г.

В 2023 г. в структуре перевезенных грузов по западной ветке МТК «Север-Юг» лидируют перевозки нефти и нефтепродуктов, зерна, лесных грузов, черных металлов, химических грузов и удобрений (рис. 2.6).

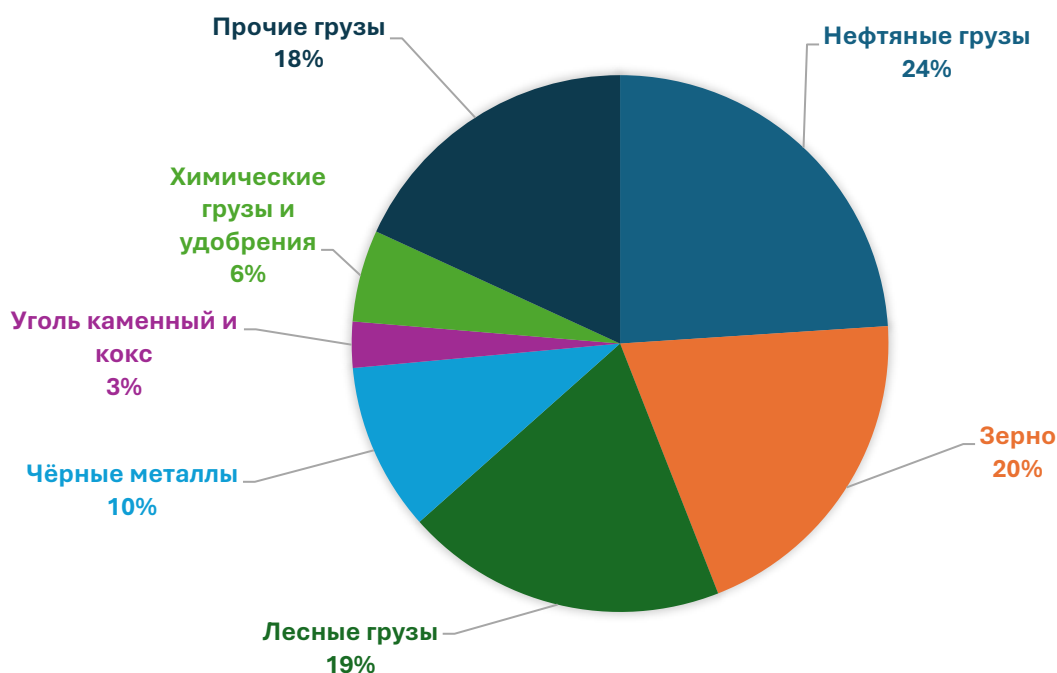


Рисунок 2.6. Структура перевезенных грузов по западной ветви МТК «Север-Юг» в 2023 г., % от общего объема перевозок

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

Как видно из рисунка, в 2023 г. по маршруту западной ветви МТК «Север-Юг» больше всего было перевезено нефтяных грузов (24%), зерна (20%), лесных грузов (19%).

Восточная ветвь МТК «Север-Юг» представляет собой сухопутный участок, пролегающий вдоль восточного побережья Каспийского моря. Данный маршрут является наименее загруженным и наиболее «молодым» направлением в рамках МТК «Север-Юг». Можно сказать, что восточная ветвь была запущена только в 2022 г. вместе с запуском железнодорожного сервиса

ОАО «РЖД». Грузопоток по восточной ветви с 2021 г. по 2023 г. увеличился с 0,69 млн т до 1,11 млн т (рис 2.7).

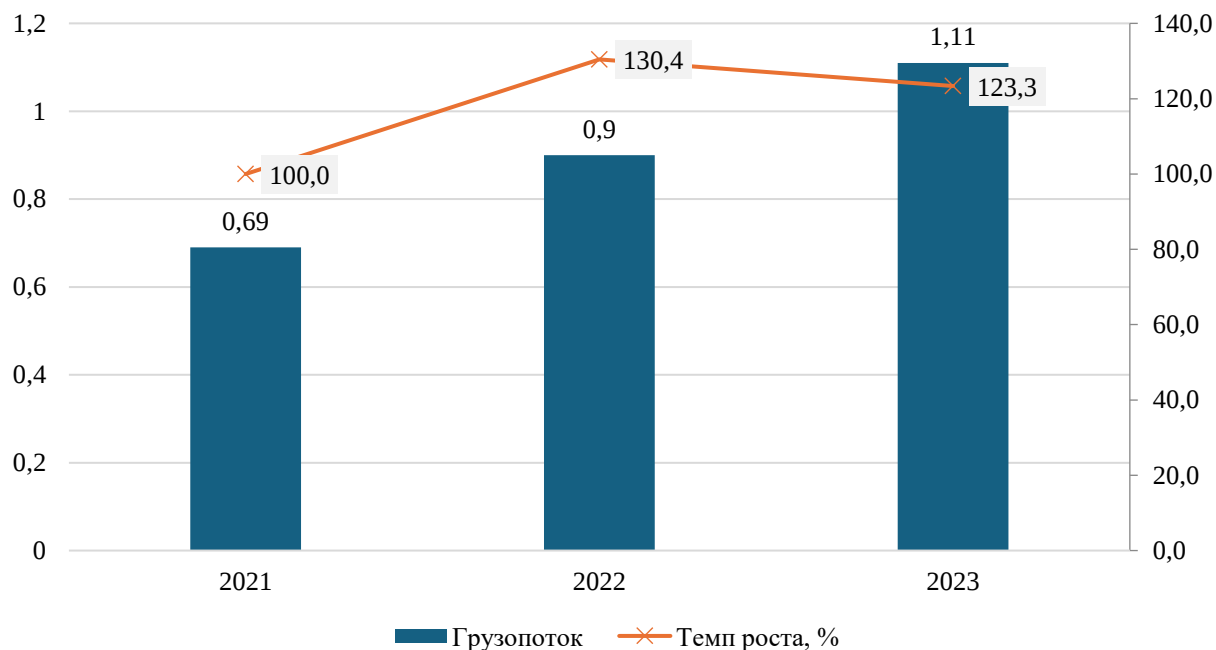


Рисунок 2.7. Грузопоток по восточному маршруту МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг., млн т

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

За исследуемый период наблюдается последовательное увеличение грузопотока по восточной ветви МТК «Север-Юг». Это может свидетельствовать о повышении интереса к использованию данного маршрута для международных перевозок. Хотя, конечно, увеличения грузопотока является следствием эффекта низкой базы. Учитывая текущие тенденции, можно предположить, что восточная ветвь МТК «Север-Юг» имеет потенциал для дальнейшего увеличения грузопотока в будущем. Наибольший объем грузов приходится на направление Россия – Туркменистан (в 2023 г. доля грузопотока составила 48%).

Динамика контейнерных перевозок по маршруту восточной ветви международного транспортного коридора «Север-Юг» характеризуется устойчивым ростом за рассматриваемый промежуток (рис. 2.8).

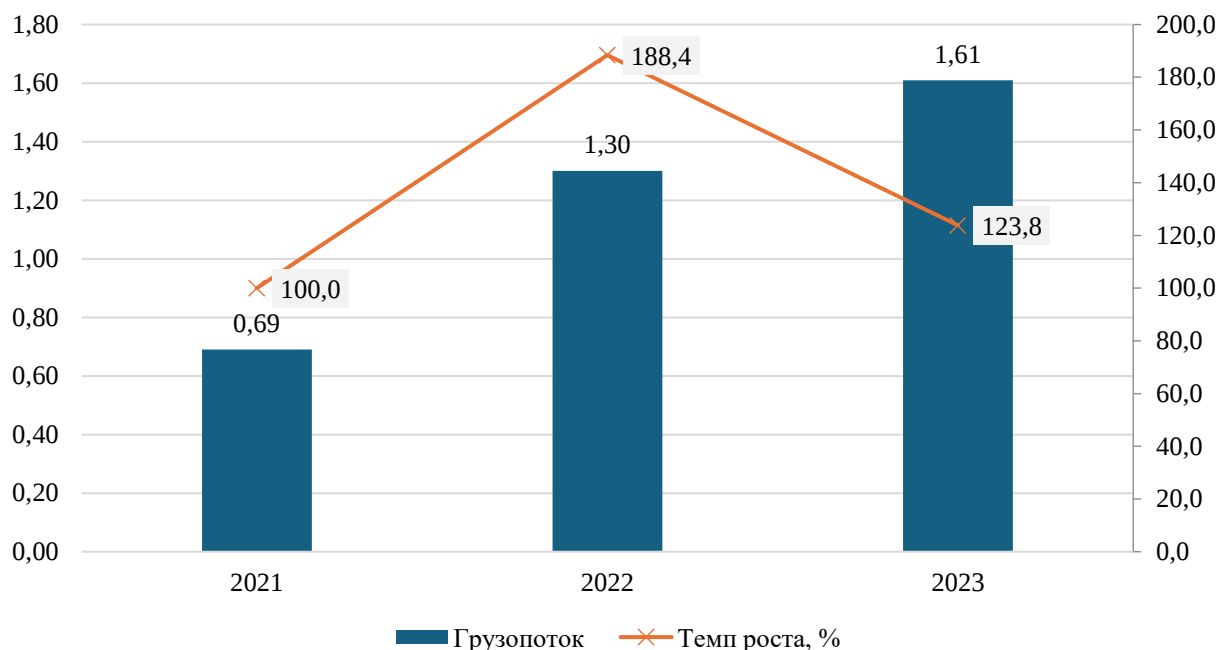


Рисунок 2.8. Контейнерные перевозки по восточной ветви МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг., тыс. ДФЭ

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. — Алматы: Евразийский банк развития, 2024. — 151 с.

В 2021 г. объем контейнерных перевозок составил 0,69 тыс. ДФЭ, что принимается за исходное значение (100%). За указанный период наблюдается значительное увеличение объема контейнерных перевозок по западной ветви МТК «Север-Юг». В 2022 г. объем перевозок существенно увеличился до 1,3 тыс. ДФЭ, что составило 188,4% от уровня 2021 г. Это свидетельствует о значительном оживлении контейнерных перевозок по восточной ветви МТК. В 2023 г. объем перевозок продолжил расти, достигнув 1,61 тыс. ДФЭ, что составляет 233,3% от уровня 2021 г.

Структура перевезенных в 2023 г. грузов по восточной ветви МТК «Север-Юг» характеризуется значительной диверсификацией перевозимой номенклатуры (рис. 2.9).

Как видно из рисунка, в 2023 г. по маршруту восточной ветви МТК «Север-Юг» больше всего было перевезено лесных грузов (25%), зерна (17%) и химических грузов и удобрений (9%). Прочие грузы включают в себя

сельскохозяйственную продукцию (за исключением зерна), строительные материалы и др.



Рисунок 2.9. Структура перевезенных грузов по восточной ветви МТК «Север-Юг» в 2023 г., % от общего объема перевозок

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

Динамика грузопотока по МТК «Север-Юг», рассчитанного по всем ветвям коридора, характеризуется ростом в 4,3 млн т в 2023 г. по отношению к 2021 г. (рис. 2.10).

За исследуемый период наблюдается в целом стабильное увеличение грузопотока по маршруту МТК «Север-Юг». Темпы роста грузопотока достаточно высокие, что в большей степени связано с эффектом низкой базы. Фактический объем перевезенных грузов по МТК «Север-Юг» в значительной степени отличается от прогнозов, сделанных Министерством транспорта РФ. Так, если по прогнозам Минтранса в 2023 г. объем перевезенных грузов по коридору должен был составить 25,3 млн т, то по факту грузопоток по МТК «Север-Юг» составил 16,9 млн т, что меньше прогноза на 33%.

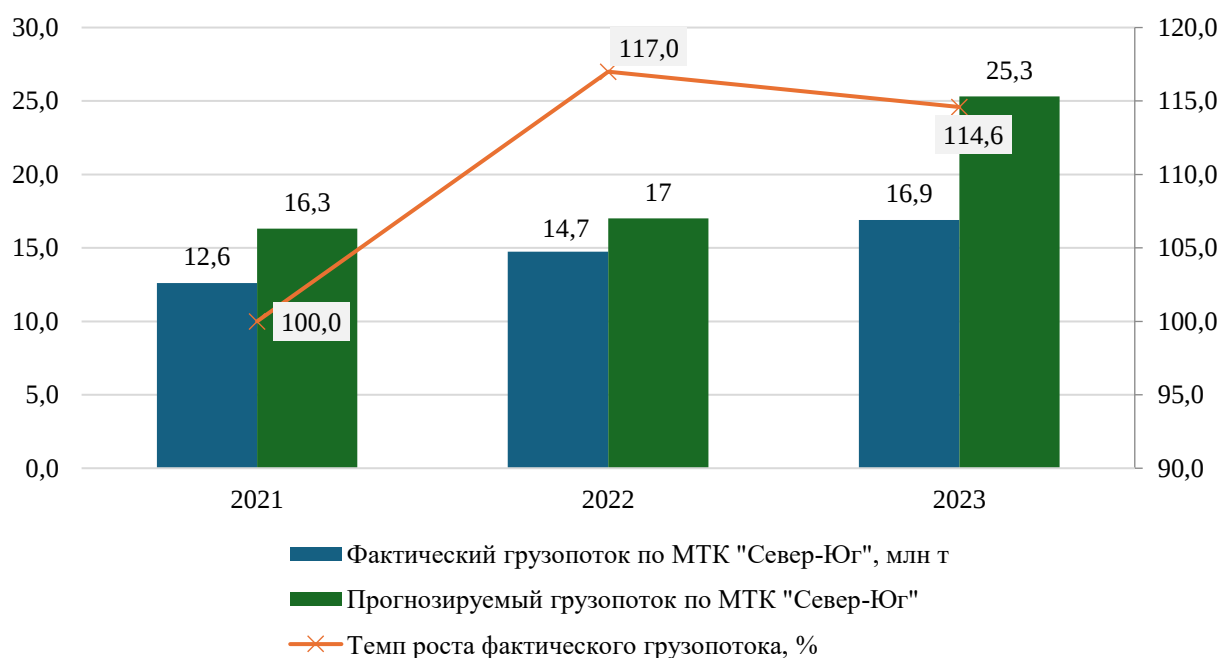


Рисунок 2.10. Грузопоток по маршрутам МТК «Север-Юг» в 2021-2023

гг., млн т

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.; Показатели работы морских портов // Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyye_portovyye_sboryi.html (Дата обращения: 08.12.2024); Ламанов С. В., Ромашкин Р. А., Сурганова Т. В. Основные результаты развития МТК «Север-Юг» в период 2021–2024 гг. и его дальнейшие перспективы / С. В. Ламанов, Р. А. Ромашкин, Т. В. Сурганова // Евразийский центр по продовольственной безопасности МГУ [Электронный ресурс]. – С. 1. – URL: <https://ecfs.msu.ru/resources/analitics/osnovnyie-rezultaty-razvitiya-mtk-sever-yug-v-period-2021-2024-gg-i-ego-dalnejshie-perspektivy> (Дата обращения: 20.02.2025).

Долгое время МТК «Север-Юг» расценивался как конкурент (иногда альтернатива) Суэцкому каналу¹⁶². Важнейшими показателями эффективности транспортного коридора выступают время и стоимость перевозок. По данным Национальной федерации ассоциаций экспедиторов Индии (Federation of freight forwarders' association in India, FFFAI), МТК «Север-Юг» имеет преимущество над «традиционным маршрутом» в стоимости и времени перевозки (табл. 2.1).

¹⁶² И хотя в настоящее время количество подобных сравнений снизилось, в СМИ часто встречаются подобные «заголовки»

Таблица 2.1. Основные характеристики транспортировки из Мумбаи в Москву

Маршрут	Стоимость перевозки	Время перевозки
Классический маршрут через Суэцкий канал	От 2100 до 2800 долл.	От 32 до 37 дней
МТК «Север-Юг»	1260 долл.	19 дней

Источник: составлено автором на основе Ниведита Д. К. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: улучшение региональной сопряженности Индии / Д. К. Ниведита // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/koridor-sever-yug-india/> (Дата обращения: 03.11.2024)

Показатели, представленные в таблице, были получены в ходе тестовых перевозок. Расстояние транспортировки из Мумбаи в Москву по МТК «Север-Юг» значительно ниже. Общая стоимость транспортировки составляет 1260 долл. США, включая стоимость перевалки в двух портах, составляющая около 260 долл. Транзитное время по коридору составляет 19 дней (7 дней до Бендер-Аббаса, 3 дня до Амирабада, 7 дней до Астрахани, 2 дня на перевалку)¹⁶³.

С организационно-экономической точки зрения можно выделить следующие отличительные черты перевозочного процесса по МТК «Север-Юг»: отсутствие единого транспортно-логистического оператора, отсутствие унифицированной тарифной политики, а также специфические особенности документарного оформления перевозок.

МТК «Север-Юг» называют мультимодальным коридором, что в действительности правда, так как на маршруте применяются разные виды транспорта (на маршруте коридора применяется автомобильный и железнодорожный транспорт¹⁶⁴, а также морской транспорт). Однако на маршруте коридора по-прежнему отсутствует единый транспортно-логистический оператор¹⁶⁵, а также единая система управления, что объективно усложняет координацию логистических функций и приводит к

¹⁶³ Ниведита Д. К. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: улучшение региональной сопряженности Индии / Д. К. Ниведита // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/koridor-sever-yug-india/> (Дата обращения: 03.11.2024)

¹⁶⁴ Смена транспорта часто продиктована существующими ограничениями МТК «Север-Юг», а не коммерческими интересами

¹⁶⁵ Голубчик А. М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы / А.М. Голубчик // Международные банковские операции. – 2012. – №3 С. 71-83.

снижению эффективности функционирования коридора, увеличению вероятности задержек, времени перевозки и росту затрат на транспортировку. Создание единого оператора позволит организовать «бесшовную» перевозку грузов, установить конкурентоспособные тарифы и условия транспортировки, а также сократить риски при доставке грузов.

В настоящее время Россией, Казахстаном и Туркменистаном ведутся работы по созданию единого транспортного оператора на восточной ветке МТК «Север-Юг»¹⁶⁶. В апреле 2023 г. между АО «РЖД Логистика» (Россия) АО «KTZ Express» (Казахстан) и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» (Туркменистан) был подписан меморандум о создании совместного предприятия¹⁶⁷.

Еще одной особенностью перевозки грузов по МТК «Север-Юг» является отсутствие единой тарифной политики. Государства, по территории которых проходит настоящий коридор, устанавливают тарифы на транспортировку грузов исходя из своих интересов. В настоящее время между Россией, Казахстаном, Туркменистаном и Ираном ведутся переговоры по установлению «благоприятных» ставок тарифов на перевозку грузов по восточной ветке МТК «Север-Юг». Но уже на сегодняшний день при перевозке грузов по восточной ветке коридора действуют различные тарифные скидки, направленные на привлечение грузоотправителей и увеличение грузовой базы. Так, ОАО «РЖД» представляют скидку 50% при перевозке в вагонах продукции черной металлургии (коды Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) 312-315, 321-324).¹⁶⁸ При перевозке зерна и зернобобовых в Иран ОАО «РЖД» установила тарифную

¹⁶⁶ Казахстан и РФ завершили предварительные процедуры по созданию предприятия для перевозок // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=220150> (Дата обращения: 21.02.2025)

¹⁶⁷ Казахстан, Россия и Туркмения создадут совместное предприятие для развития перевозок // Информационное агентство ТАСС [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17576425> (Дата обращения: 16.01.2025)

¹⁶⁸ Выписка из протокола заседания правления ОАО «РЖД» № 77 от 26 сентября 2024 г. // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=2107> (Дата обращения: 03.02.2025)

скидку 8,9%¹⁶⁹. Тарифные скидки на перевозку грузов предоставляются также и другими странами¹⁷⁰.

Что касается документального оформления перевозок, то для грузов на коридоре «Север-Юг» не применяется единая транспортная накладная. На каждом участке коридора и для каждого вида транспорта оформляется отдельный транспортный документ (международная товарно-транспортная накладная (CMR), железнодорожная накладная международного сообщения (СМГС), коносамент (bill of lading)). При этом транспортные документы, применяемые при транспортировке по МТК «Север-Юг», имеют свои особенности.

Так, судоходство на Каспийском море в рамках МТК «Север-Юг» является трамповым с элементами линейного, что нашло отражение в используемых коносаментах: в большинстве своем они не имеют лицевой стороны, содержащей общие условия договора международной перевозки грузов¹⁷¹.

Перевозки по МТК «Север-Юг» имеют ряд особенностей, связанных с имеющейся инфраструктурой, которые необходимо учитывать при транспортировке грузов, так как они могут влиять на скорость и стоимость перевозки.

На маршруте МТК «Север-Юг» отсутствует интероперабельность. Железнодорожное полотно в Иране имеет отличную от проложенной в странах СНГ колею (в Иране – 1435 мм, в странах СНГ – 1520 мм), что требует осуществления процедур по перегрузке грузовой единицы или смене

¹⁶⁹ РЖД до 2026 года дают скидку 8,9% на перевозки зерна по восточному МТК «Север – Юг» в Иран // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=218334> (Дата обращения: 03.02.2025)

¹⁷⁰ Казахстан дает 50% скидки на транзит грузов по МТК «Север – Юг» / информационный сайт об экономике Центральной Азии Logistan.info [Электронный ресурс]. URL: <https://logistan.info/3388-kazakhstan-daet-50-skidki-na-tranzit-gruzov-po-mtk-sever-yug/#:~:text=Казахстан-Казахстан%20дает%2050%25%20скидки%20на%20транзит%20грузов%20по%20МТК%20«Север,Марат%20Карабаев%20на%20заседании%20правительства> (Дата обращения: 03.02.2025)

¹⁷¹ Холопов К.В., Голубчик А.М. Особенности морской доставки российских внешнеторговых грузов на Каспии / К.В. Холопов, А.М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2008. – №3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-morskoy-dostavki-rossiyskih-vneshnetorgovyh-gruzov-na-kaspii>.

вагонных тележек на границах Туркменистана и Ирана, а после возведения недостающего участка Астара – Решт данная процедура будет необходима и на границе Азербайджана и Ирана.

При транспортировке грузов по западной и транскаспийской ветках МТК «Север-Юг» невозможно применение сквозного железнодорожного сервиса. На западной ветке необходимо применение автотранспорта при пересечении границы между Азербайджаном и Ираном в связи с отсутствием железнодорожного участка Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт. В азербайджанской Астаре груз перегружается с железнодорожного транспорта на автомобильный и доставляется до Решта, в котором груз снова перегружается на железнодорожный транспорт. Однако, на практике груз после погрузки на грузовой автомобиль часто сразу следует в южные порты Ирана. Таким образом, в направлении Индии перегрузка может происходить до 4 раз (в Астаре – на автотранспорт, в Реште – на железнодорожный транспорт, в одном из южных портов Ирана – на морской транспорт, в порте Индии – на железнодорожный или автомобильный транспорт).

При транспортировке грузов по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» количество перегрузок может осуществляться до 6 раз. Это связано с тем, что не все терминала порта Астрахань имеют железнодорожные подъезды, в то же время и ряд иранских портов на Каспии не имеет железнодорожных подъездов (Энзели, Ноушехр, Астара), что требует использования автотранспорта для доставки грузов в порты или из них.

Одной из специфических черт транспортировки грузов по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» также является наличие систематических транспортных задержек, обусловленных климатическими и гидрометеорологическими факторами. Северная часть Каспийского моря (в частности акватории портов Оля и Астрахань) покрывается льдом в осенне-зимний период. Необходимость организации ледокольных проводок судов приводит к увеличению времени стоянки, росту логистических издержек и снижению пропускной способности инфраструктуры.

Несмотря на выявленные особенности транспортировки грузов по МТК «Север-Юг», в большинстве своем негативно сказывающиеся на эффективности функционирования коридора и увеличении сроков доставки, объемы грузоперевозок по коридору в целом демонстрируют устойчивую тенденцию к росту. Примечательно, что перевозки грузов МТК «Север-Юг» вышли из этапа пилотных поставок, а в значительной части носят непосредственно коммерческий характер (ярким примером является организованный ОАО «РЖД» регулярный контейнерный сервис по восточной ветви МТК «Север-Юг»). Однако объем грузопотока пока остается скромным по сравнению с «традиционными» маршрутами поставок. При этом он имеет значительные перспективы для последующего роста, обусловленные наличием устойчивой и достаточно объемной грузовой базы, которая потенциально может быть перенаправлена по МТК «Север-Юг».

2.3. Анализ грузовой базы МТК «Север-Юг»

Грузовая база международного транспортного коридора «Север-Юг» на данный момент во многом формируется за счет поставок из стран, «тяготеющих» к коридору.

Представляется, что к странам, «тяготеющим» к международному транспортному коридору, помимо России можно отнести 14 стран: Азербайджанская Республика, Грузия, Исламская Республика Иран, Исламская Республика Пакистан, Исламский Эмират Афганистан (Афганистан), Киргизская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Индия, Республика Казахстан, Республика Таджикистан, Республика Узбекистан, Султанат Оман, Туркменистан (рис. 2.11).



Рисунок 2.11. Страны, «тяготеющие» к МТК «Север-Юг»

Источник: составлено автором

«Тяготение» отмеченных на карте стран к коридору обусловлено их непосредственным участием в МТК «Север-Юг» или самим географическим положением вдоль маршрута коридора, или заинтересованностью в его использовании.

Важно отметить, что, конечно, в связи с экономическими причинами не весь грузопоток из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», обязательно проследует по его маршрутам, однако в перспективе большая часть может быть направлена по МТК «Север-Юг».

Начиная с 2021 г. доступ к официальной внешнеторговой статистке Российской Федерации ограничен. В качестве источника статистических данных по экспорту и импорту стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» была использована база статистических данных ЮНКТАД, а в качестве анализируемого временного отрезка выбран период с 1999 г., как ключевой, формирующий контекст создания и развитие коридора. Торговля России со

странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг» характеризуется значительным ростом, начиная с 1999 г. (рис. 2.12).

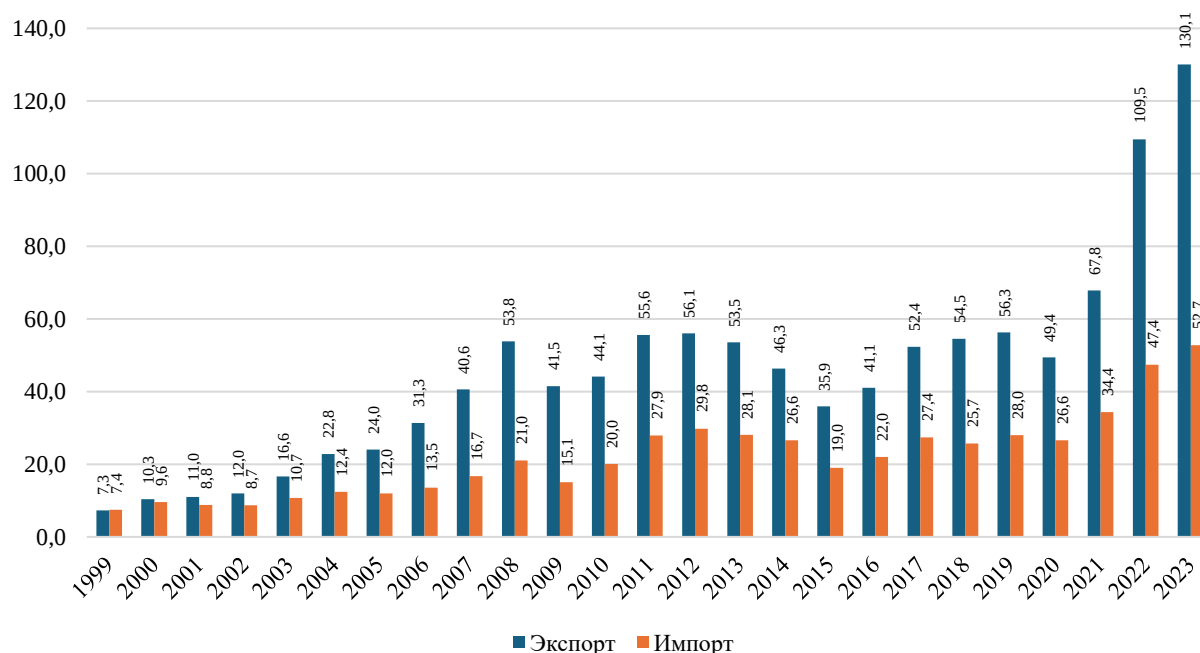


Рисунок 2.12. Динамика торговли товарами России со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг» в 1999-2023 гг., млрд долл.

Источник: составлено автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025)

Наибольший суммарный объем торговли товарами России со странами, тяготеющими к МТК «Север-Юг», пришелся на 2024 г. и составил 194,8 млрд долл., темп прироста по сравнению с 2022 г. составил 6,5 %, а по сравнению с 1999 г. объем торговли увеличился в 13,2 раза. Наименьший объем торговли за рассматриваемый временной промежуток был зафиксирован в 1999 г. и составил 14,7 млрд долл.

В разрезе укрупненных групп товаров (разделы 0-9 по международной стандартной торговой классификации (МСТК)) экспорт представлен в основном минеральным топливом, смазочными маслами и аналогичными материалами; промышленными товарами; машинами и транспортным оборудованием (табл. 2.2).

Таблица 2.2. Экспорт России в страны, «тяготеющие» к МТК «Север-Юг», по укрупненным группам товаров (1999-2023 гг.) в соответствии с МСТК, млрд долл.

Раздел	Наименование	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023
0	Пищ. продукты и жив. животные	0,2	0,3	0,9	2,4	1,2	4,3	4,1	5,1	5,7
1	Напитки и табак	0,0	0,0	0,2	0,5	0,3	0,7	0,5	0,6	0,5
2	Сырье непрод., кроме топлива	0,1	0,2	0,6	1,4	1,2	2,6	2,2	2,0	2,1
3	Минер. топл., смазоч. масла и аналог. мат-лы	0,5	0,6	2,1	5,8	2,1	12,9	12,5	7,4	11,9
4	Живот. и растит. масла, жиры и воски	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,6	0,7	1,1	1,4
5	Хим. в-ва и аналог. прод., не вкл. в др. кат-ии	0,4	0,5	1,1	2,9	1,7	4,2	4,9	5,3	6,1
6	Пром. товары, класиф. по виду мат-ла	0,7	1,6	4,6	8,0	6,2	10,7	10,5	10,7	11,4
7	Машины и трансп. оборуд.	0,9	1,4	3,5	6,2	2,4	8,7	9,1	8,2	8,3
8	Различные готов. изд-ия	0,4	0,4	0,7	1,2	0,5	2,4	2,6	2,9	2,9
9	Товары и опер., не вкл. в др. кат. МСТК	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025)

Наблюдается значительный рост экспорта практически по всем укрупненным группам товаров с 1999 г. по 2023 г. Особенно заметен рост в разделах 3 (минеральное топливо и смазочные материалы), 6 (промышленные товары) и 7 (машины и транспортное оборудование). В 2023 г. экспорт по разделам 3, 6, 7 составил 62,1% от общего экспорта российской продукции в страны, «тяготеющие» к МТК «Север-Юг». При этом наиболее массовым экспортируемым товаром является нефть и нефтепродукты.

Россия преимущественно импортирует из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», пищевые продукты и живых животных; промышленные товары; а также машины и транспортное оборудование (табл. 2.3).

Таблица 2.3. Импорт России из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», по укрупненным группам товаров (1999-2023 гг.) в соответствии с МСТК, млрд долл.

Раздел	Наименование	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023
0	Пищ. продукты и жив. животные	1,2	1,0	2,1	3,2	4,2	6,0	6,5	6,5	10,7
1	Напитки и табак	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,6	0,7	0,6	1,0
2	Сырье непрод., кроме топлива	0,7	1,0	1,7	2,7	4,0	2,7	2,8	2,7	3,6
3	Минер. топл., смазоч. масла и аналог. мат-лы	0,6	1,2	1,1	1,8	2,5	2,5	1,6	0,9	1,2
4	Живот. и растит. масла, жиры и воски	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,3
5	Хим. в-ва и аналог. прод., не вкл. в др. кат-ии	0,6	0,5	0,8	1,4	1,8	2,4	2,7	2,9	5,3
6	Пром. товары, класиф. по виду мат-ла	1,1	1,3	1,8	3,6	4,9	4,8	5,3	4,6	8,1
7	Машины и трансп. оборуд.	1,5	1,7	2,3	4,5	5,0	5,2	5,4	4,9	9,5
8	Различные готов. изд-ия	0,7	0,7	0,7	1,3	1,6	2,2	2,5	2,4	4,2
9	Товары и опер., не вкл. в др. кат. МСТК	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,4	0,5

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025)

В 1999-2023 гг. наблюдается значительный рост российского импорта практически по всем укрупненным группам товаров. Особенно заметен рост в разделах 0 (пищевые продукты и живые животные), 6 (промышленные товары) и 7 (машины и транспортное оборудование).

В 2023 г. на продукцию из разделов 0, 6, 7 приходится 63,7 % от совокупного импорта России из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг». Важно отметить, что наибольший объем импортируемой продукции – пищевые продукты, что позволяет говорить о значимой роли МТК «Север-Юг» в обеспечении продовольствием, в т.ч. свежими овощами и фруктами.

Для всестороннего анализа текущей и потенциальной грузовой базы необходимо изучить экономику стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг». В рамках данной работы целесообразно сосредоточиться на четырех ключевых параметрах: объеме валового внутреннего продукта (ВВП), состоянии торгового баланса, отношении внешнеторгового оборота к ВВП, динамике объемов грузоперевозок, а также индикаторе, характеризующем уровень транспортно-логистического развития стран, «тяготеющих» к коридору.

ВВП характеризует стоимость всех произведенных на территории страны товаров и услуг за определенный промежуток времени. В контексте исследования данный показатель важен, поскольку отражает производственный потенциал экономик «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» стран.

Объем номинального ВВП стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», характеризуется значительным ростом в 1999-2023 гг. Совокупно ВВП всех рассматриваемых стран в 2023 г. увеличился в 6,8 раз по сравнению с 1999 г. (табл. 2.4).

Таблица 2.4. ВВП стран, тяготеющих к МТК «Север-Юг» (1999-2023 гг.), млрд долл.

Страны	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023
Афганистан	н/д	3,8	6,2	10,1	17,8	20,5	18,8	20,0	17,2
Армения	1,8	2,4	4,9	11,7	10,1	11,6	11,5	12,6	24,1
Азербайджан	4,6	6,2	13,2	48,9	66,0	75,2	40,9	42,7	72,4
Беларусь	12,1	14,6	30,2	60,8	61,8	78,8	54,7	61,4	71,9
Грузия	2,8	3,4	6,4	12,8	15,5	18,0	16,5	16,0	30,8
Индия	458,8	514,9	820,4	1198,9	1823,1	2039,1	2651,5	2674,9	3567,6
Иран	113,8	128,6	225,0	406,1	629,1	462,3	489,2	262,2	404,6
Казахстан	16,9	24,6	57,1	133,4	192,6	221,4	166,8	171,1	262,6
Кыргызстан	1,2	1,6	2,5	5,1	6,2	7,5	7,7	8,3	14,0
Оман	17,8	23,1	35,5	69,8	77,5	92,7	80,9	75,9	108,8
Пакистан	63,0	97,9	145,2	202,2	230,6	271,4	339,2	300,4	337,9
Россия	195,9	345,5	764,0	1660,8	2045,9	2059,2	1574,2	1493,1	2021,4
Таджикистан	1,1	1,2	2,3	5,2	6,5	9,1	7,5	8,1	12,1
Туркменистан	2,5	4,5	8,1	19,3	29,2	43,5	37,9	45,8	60,6
Узбекистан	17,1	9,7	14,3	29,5	60,2	80,8	69,7	66,4	101,6

Источник: составлено и рассчитано автором на основе База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 25.01.2025)

Наибольшие значения ВВП в 2023 г. демонстрируют Индия, Россия, Иран, Пакистан и Казахстан, что подчеркивает их роль как крупнейших экономик среди стран, «тяготеющих» к коридору. Во многом именно эти страны формируют основу экономической активности вдоль маршрута МТК «Север-Юг». Наименьшие значения ВВП отмечены у Таджикистана, Кыргызстана и Афганистана.

На основе анализа ВВП становится очевидным, что страны, «тяготеющие» к МТК «Север-Юг», демонстрируют значительную дифференциацию в экономическом развитии. Однако для понимания их роли в международной торговле и потенциала использования коридора необходимо проанализировать динамику их торгового баланса (табл. 2.5).

Таблица 2.5. Торговые балансы стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (1999-2023 гг.), млрд долл.

Страны	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023
Афганистан	-0,8	-2,4	-2,1	-2,5	-6,1	-7,2	-6,3	-5,8	-7,2
Армения	-0,6	-0,5	-0,8	-3,4	-2,8	-2,9	-1,9	-2,0	-4,2
Азербайджан	-0,1	0,5	3,3	23,0	24,3	19,1	6,7	3,0	16,6
Беларусь	-0,8	-1,1	-0,7	-6,8	-5,9	-4,4	-5,0	-3,6	-3,3
Грузия	-0,5	-0,5	-1,6	-4,8	-4,9	-5,7	-5,3	-4,7	-9,5
Индия	-11,3	-7,3	-43,3	-126,2	-161,6	-140,2	-150,7	-96,8	-242,4
Иран	7,7	7,6	16,2	56,3	70,2	40,1	43,3	8,2	31,3
Казахстан	2,2	3,1	10,5	33,3	47,4	38,2	19,0	9,2	17,9
Кыргызстан	-0,2	-0,1	-0,4	-2,2	-2,3	-3,8	-2,7	-1,7	-9,1
Оман	2,4	4,9	9,7	14,6	23,1	21,4	6,5	5,0	20,2
Пакистан	-1,8	-1,3	-9,3	-22,0	-18,6	-22,9	-36,2	-23,9	-21,7
Россия	36,0	46,3	118,4	179,7	198,2	188,9	114,6	93,4	121,6
Таджикистан	0,0	0,0	-0,4	-1,9	-1,9	-3,3	-1,6	-1,7	-3,4
Туркменистан	-0,3	0,7	2,0	6,3	5,4	7,5	2,9	3,3	10,4
Узбекистан	0,1	0,1	1,1	1,0	2,8	-2,4	-2,0	-6,8	-16,3

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025)

Из таблицы видно, что в 2023 г. у 6 стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (Азербайджан, Иран, Казахстан, Оман, Россия и Туркменистан), наблюдается положительное сальдо торгового баланса. У остальных рассматриваемых стран импорт товаров преобладает над экспортом.

Экспортная специализация стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», во многом определяется их природно-ресурсным потенциалом, географическим положением и структурой экономики. У большинства рассматриваемых стран в структуре экспорта преобладают сырьевые товары, однако у отдельных стран, «тяготеющих» к коридору, в экспорте присутствует продукция обрабатывающей промышленности и изделия с высокой добавленной стоимостью. Далее представлен перечень основных экспортируемых категорий товаров (топ-3) по каждой стране и соответствующая география экспорта.

Основными экспортными товарами Афганистана в 2023 г. являются овощи и фрукты, уголь и кокс, а также сырье животного и растительного происхождения. Основные экспортные направления – Пакистан, Индия и Китай.

Наиболее значимыми товарами в экспорте Армении выступают золото нерыночное (за исключением золотых руд и концентратов), руды металлов и лом, а также изделия из неметаллических минералов, не отнесенные к другим категориям. Основные потребители – Россия, ОАЭ, Китай и Гонконг (САР Китая).

Экспорт Азербайджана в основном представлен нефтью и нефтепродуктами, природным и искусственным газом, а также овощами и фруктами. Экспорт Азербайджана в основном направлен в Италию, Турцию, Израиль.

Основные товары, экспортируемые Беларусью, включают молочные продукты и яйца птицы, автомобили и удобрения. Россия, Китай и ОАЭ являются важнейшими рынками сбыта для белорусской продукции.

Грузия преимущественно экспортирует автомобили, напитки, а также руды металлов и лом. В 2023 г. наибольшая доля экспорта грузинской продукции приходится на три страны: Российская Федерация, Турция, Китай.

В 2023 г. Индия экспортировала в основном нефть и нефтепродукты, изделия из неметаллических минералов, а также лекарственные и

фармацевтические продукты. Наибольший объем товаров из Индии поступает в США, ОАЭ и Нидерланды.

Экспорт Ирана сосредоточен на нефти и нефтепродуктах, природном и искусственном газе, а также овощах и фруктах. Основными странами-импортерами иранских товаров являются Китай, Ирак и Турция.

Ключевыми товарами экспорта Казахстана являются нефть и нефтепродукты, руды металлов и лом, а также цветные металлы. Наибольшая доля экспорта товаров из Казахстана направляется в Италию, Китай и Россию.

Кыргызстан специализируется на экспорте золота (за исключением золотых руд и концентратов), руд металлов и лома, а также угля и кокса. Основными импортерами кыргызской продукции являются Швейцария, Россия и Казахстан.

Основу экспорта Омана составляют нефть и нефтепродукты, природный и искусственный газ, а также железо и сталь. Наибольший объем товаров Омана экспортируется в ОАЭ, Саудовскую Аравию и Индию.

Пакистан в основном поставляет на внешние рынки текстильную пряжу и связанные с ней продукты, одежду и аксессуары, а также злаки и продукты их переработки. США, Китай и Великобритания – основные рынки сбыта продукции из Пакистана.

Россия преимущественно экспортирует нефть и нефтепродукты, железо и сталь, а также уголь и кокс. В 2023 г. наибольший объем товаров из России был экспортирован в Китай, Индию и Турцию.

В структуре экспорта Таджикистана лидируют руды металлов и лом, золото (за исключением золотых руд и концентратов) и цветные металлы. Наибольший объем экспорта Таджикистана приходится на Китай, Казахстан и Турцию.

Основными товарными позициями экспорта Туркменистана являются природный и искусственный газ, нефть и нефтепродукты, а также текстильные волокна и их отходы. Основными странами-импортерами товаров из Туркменистана являются Китай, Турция и Греция.

Узбекистан специализируется на экспорте золота (за исключением золотых руд и концентратов), текстильной пряжи и связанных продуктов, а также цветных металлов. Товары из Узбекистана в наибольшем объеме экспортируются в Россию, Китай и Казахстан.

Анализ основных категорий экспортируемых товаров позволяет выявить специфику экономик стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» и их специализацию в международной торговле. Такой подход также позволяет в определенной мере выявить точки роста грузовой базы для коридора, поскольку во многих случаях партнеры стран, «тяготеющих» к данному маршруту, находятся в других регионах. Соответственно, товаропроводящий потенциал коридора может быть максимальным.

Для более полного понимания значимости внешней торговли для экономики этих государств важно рассмотреть соотношение внешнеторгового оборота и ВВП, т.е. внешнеторговую квоту (по товарам), которое отражает степень открытости экономики и уровень ее вовлеченности в мировые торговые потоки (табл. 2.6).

Таблица 2.6. Отношение внешнеторгового оборота (по товарам) к ВВП в странах, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (1999-2023 гг.), %

Страны	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023
Афганистан	н/д	67,2	46,0	35,2	38,0	40,3	45,3	36,6	40,1
Армения	57,9	62,1	53,6	44,1	53,8	48,7	52,5	53,8	84,6
Азербайджан	42,7	61,8	89,8	77,2	67,0	49,8	58,9	57,3	70,7
Беларусь	104,0	117,2	108,2	118,3	141,1	97,2	116,0	100,9	116,8
Грузия	30,0	33,6	52,4	59,0	59,7	63,7	65,5	71,2	70,4
Индия	18,8	20,9	29,4	41,5	41,9	38,1	27,8	24,1	30,9
Иран	28,7	37,7	43,9	42,1	31,6	30,8	29,5	32,7	40,2
Казахстан	56,3	66,0	79,1	81,7	65,5	54,5	46,8	37,4	53,3
Кыргызстан	87,8	65,0	71,2	116,2	100,6	100,0	81,1	63,3	111,9
Оман	66,9	74,6	77,9	86,9	91,2	89,0	73,3	81,7	89,9
Пакистан	29,4	21,5	28,3	31,0	29,9	26,6	23,4	22,6	23,3
Россия	57,4	48,5	48,0	44,3	40,2	38,1	40,6	38,1	35,5
Таджикистан	123,0	121,5	103,2	90,9	68,8	58,0	53,0	56,1	69,0
Туркменистан	106,6	110,6	97,4	90,9	70,5	63,2	31,7	21,3	30,1
Узбекистан	37,1	50,9	57,0	65,4	39,3	31,5	31,7	50,2	56,8

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 25.01.2025); База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 25.01.2025)

Высокая зависимость от внешней торговли характерна для Беларуси, Кыргызстана, Таджикистана и частично для Азербайджана, Грузии и Омана. Эти страны наиболее заинтересованы в развитии эффективных транспортных коридоров, таких как МТК «Север-Юг», для оптимизации своих торговых потоков. В то же время страны с крупными внутренними рынками, такие как Индия, Иран, Россия и Пакистан, демонстрируют низкие значения (ниже 50%), что указывает на умеренную значимость внешнеторговых связей для их экономики.

Такая дифференциация напрямую влияет на объемы грузоперевозок, осуществляемых странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг». Несмотря на различия в уровне внешнеторговой активности, общий грузооборот стран, «тяготеющих» к коридору, продолжает расти и за период с 2016 г. по 2021 г. увеличился на 0,8 трлн т-км (рис. 2.13).



Рисунок 2.13. Грузооборот стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» в 2016-2021, млрд т-км

Источник: составлено автором и рассчитано на основе Trade-and-Transport Dataset, Annual, 2016 Onward (Analytical) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TransportCosts> (Дата обращения: 10.01.2025)

Морской сегмент является доминирующим, значительно превосходя остальные по грузообороту, хотя его рост за период с 2016 г. по 2021 г. был умеренным (темп прироста составил 5,3%). Автомобильный – демонстрирует устойчивый рост, несмотря на небольшой спад в 2020 г., и к 2021 г. достиг максимальных значений. Грузооборот железнодорожного транспорта остается стабильными с небольшими колебаниями, тогда как воздушного показывает наиболее быстрый рост (темп прироста составил 78%).

В этом контексте можно предметно привести показатель грузооборота железнодорожного транспорта, рассчитываемый Группой Всемирного банка, как наиболее полный и релевантный для анализа МТК «Север-Юг». Железнодорожный транспорт играет центральную роль в функционировании коридора (2 из 3 ветвей МТК «Север-Юг» являются в основе своей железнодорожными), обеспечивая значительную долю грузовых перевозок между рассматриваемыми странами. Совокупный объем железнодорожных перевозок в странах, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», в 2021 г. составил 3,5 трлн т-км (табл. 2.7).

Таблица 2.7. Грузооборот железнодорожного транспорта стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (1999-2021 гг.), млрд т-км

Страна	1999	2003	2007	2011	2015	2019	2021
Афганистан	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Армения	0,3	0,5	0,8	0,8	0,6	0,9	н/д
Азербайджан	5,1	7,7	10,4	7,8	6,2	5,2	5,3
Беларусь	30,5	38,4	47,9	49,4	40,8	48,2	44,5
Грузия	3,2	5,5	6,9	6,1	4,3	2,9	3,3
Индия	281,5	353,2	481,0	625,7	681,7	738,5	719,8
Иран	14,1	18,0	21,7	21,0	25,0	33,6	32,9
Казахстан	91,7	н/д	200,6	219,7	235,6	289,2	н/д
Кыргызстан	0,4	0,6	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0
Оман	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Пакистан	4,0	4,8	5,5	1,8	3,3	н/д	н/д
Россия	1204,5	1664,3	2090,3	2127,8	2304,8	2601,9	2638,6
Таджикистан	1,3	1,1	1,3	0,7	0,3	0,2	н/д
Туркменистан	7,3	н/д	11,0	12,0	13,3	н/д	н/д
Узбекистан	13,9	н/д	21,6	22,5	22,9	22,9	24,6

Источник: составлено и рассчитано автором на основе База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 13.01.2025)

За рассматриваемый период у большинства стран отмечен рост грузооборота железнодорожного транспорта, однако данная тенденция наблюдается не во всех странах. Лидером по данному показателю является Россия (стабильный рост показателя с 1,2 трлн т-км в 1999 г. до 1,7 трлн т-км в 2021 г.) Интересная картина наблюдается в Таджикистане – в 2019 г. по сравнению с 1999 г. он сократился в 5,5 раз.

Наконец, уместно привести еще один показатель, характеризующий в целом уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры вдоль коридора. Индекс эффективности логистики (LPI) представляет собой интегральный показатель, рассчитываемый Группой Всемирного банка как среднее арифметическое 6 показателей: эффективность таможенного и пограничного оформления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, организация международных перевозок, качество и компетентность логистических услуг, отслеживание прохождения грузов, своевременность поставок грузов. Объективным ограничением показателя является тот факт, что он определяется на основе опросов логистических и транспортно-экспедиторских компаний¹⁷². Несмотря на субъективность показателя и существующих вопросов к его формированию, Индекс эффективности логистики используется в работе для оценки транспортно-экономической среды страны (табл. 2.8).

Значения Индекса демонстрирует повышательный тренд для большинства стран за период с 2007 г. по 2023 г. Это указывает на прогресс в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, таможенного оформления и организации международных перевозок.

¹⁷² Андриянова М. В. Индекс эффективности логистики (LPI) как индикатор логистических проблем в регионе (на примере РФ) / М. В. Андриянова // Инновации и инвестиции. – 2018. – №5. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/indeks-effektivnosti-logistiki-lpi-kak-indikator-logisticheskikh-problem-v-regione-na-primere-rf>

Таблица 2.8. Индекс эффективности логистики (LPI) в странах, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», в 2007-2023 гг.

Страны	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Афганистан	1,2	2,2	2,3	2,1	2,1	1,9	1,9
Армения	2,1	2,5	2,6	2,7	2,2	2,6	2,5
Азербайджан	2,3	2,6	2,5	2,4	н/д	н/д	н/д
Беларусь	2,5	н/д	2,6	2,6	2,4	2,6	2,7
Грузия	н/д	2,6	2,8	2,5	2,4	2,4	2,7
Индия	3,1	3,1	3,1	3,1	3,4	3,2	3,4
Иран	2,5	2,6	2,5	н/д	2,6	2,9	2,3
Казахстан	2,1	2,8	2,7	2,7	2,8	2,8	2,7
Кыргызстан	2,3	2,6	2,4	2,2	2,2	2,5	2,3
Оман	2,9	2,8	2,9	3,0	3,2	3,2	3,3
Пакистан	н/д	2,5	2,8	2,8	2,9	2,4	н/д
Россия	2,4	2,6	2,6	2,7	2,6	2,8	2,6
Таджикистан	1,9	2,3	2,3	2,5	2,1	2,3	2,5
Туркменистан	н/д	н/д	н/д	2,3	2,2	2,4	н/д
Узбекистан	2,2	2,8	2,5	2,4	2,4	2,6	2,6

Источник: составлено и рассчитано автором на основе База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 13.01.2025)

Лидерами по уровню LPI в 2023 г. являются Индия (3,4) и Оман (3,3). Наименьшее значение индекса в 2023 г. наблюдается у Афганистана (1,9). Анализ данных показывает, что большинство стран, тяготеющих к МТК «Север-Юг», демонстрируют улучшение своих показателей. Однако для достижения максимальной эффективности коридора необходимы согласованные усилия всех участников. Особое внимание следует уделить странам с низкими значениями LPI, так как их динамика также может оказать значительное влияние на общий успех проекта.

Таким образом, сделана попытка оценить существующую грузовую базу МТК «Север-Юг». Выявлено, что основу существующей грузовой базы составляют энергоресурсы, сельскохозяйственная продукция, промышленные товары и транзитные грузы. Вместе с тем грузовая база МТК «Север-Юг» демонстрирует высокий потенциал развития, который может быть реализован при условии скоординированных усилий всех участников коридора.

Выводы по главе 2

Международный транспортный коридор «Север-Юг» является одним из ключевых звеньев «евразийского транспортного каркаса». Однако, несмотря на свою длительную историю, на сегодняшний день коридор не получил должного развития. А происходящие на текущий момент подвижки в развитии МТК во многом продиктованы сложившимся геополитическим положением.

Установлено, что МТК «Север-Юг», как меридиональный маршрут, соединяющий Россию, Иран, Индию, страны Центральной Азии и Закавказья имеет значительные исторические корни, и его эволюцию можно условно разделить на четыре этапа: древнейший, царский (имперский), советский и современный.

Древнейшим прототипом нынешнего МТК «Север-Юг» является «Великий Волжский путь», берущий свое начало в VIII в. Схожий маршрут описан в «Хождении за три моря» А. Никитиным. В царский (имперский) период развитие транспортно-логистических связей на данном направлении во многом связано с расширением влияния России на Восток. В советский этап на территории Ирана был сформирован «Персидский коридор», игравший важную роль в поставках в рамках ленд-лиза. В послевоенное время транспортно-логистические связи между странами, тяготеющими к МТК «Север-Юг», возрастали. Так, в этот период была организована грузовая линия советско-финляндской судоходной компании «OY Saimaa Lines Ltd», соединявшая озерные финские порты Мустола и Лаппеенранта с иранскими портами Энзели и Ноушехр. Во многом именно эту линию можно считать предтечей МТК «Север-Юг» в его современном виде. Наконец, современный этап развития МТК «Север-Юг» начинается со второй половины 1990-х г. Соглашение о создании коридора, являющееся правовой основой его функционирования, было подписано в 2000 г.

Активное развитие МТК «Север-Юг» в настоящее время во многом обусловлено геополитическими факторами, в первую очередь введением

Западными странами антироссийских санкций и последующим «разворотом на Восток» российской внешней торговли.

Выявлено, что суммарный грузопоток по всем трем ветвям МТК «Север-Юг» в 2023 г. вырос и составил 16,9 млн т. При этом наибольший объем грузоперевозок приходится на западную и транскаспийскую ветви (8 млн т и 7,8 млн т соответственно), восточная ветвь является наименее «загруженным» маршрутом коридора.

Установлено, что при транспортировке грузов по МТК «Север-Юг» участники ВЭД сталкиваются с рядом особенностей, во многом негативного характера. К ним относятся, например, отсутствие единого транспортно-логистического оператора на маршруте коридора, необходимость оформления транспортных документов на каждый отдельный участок МТК и на каждый отдельный вид транспорта (т.е. отсутствие единого транспортного документа), необходимость перегрузки или смены колесной пары при использовании «железнодорожного плеча». Однако объем грузоперевозок по всем участкам коридорами демонстрирует устойчивую повышательную тенденцию. Хотя в значительной степени данный вывод объясняется эффектом низкой базы.

К МТК «Север-Юг» на сегодняшний день «тяготеет» 15 государств, которые, в свою очередь, и формируют (правда, все же потенциально) достаточно обширную грузовую базу. Ее наличие позволяет говорить об определенно высоком потенциале развития коридора.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

3.1. Анализ текущих проблем и барьеров развития МТК «Север-Юг»

Международный транспортный коридор «Север-Юг», учрежденный 12 сентября 2000 г. подписанием соответствующего межправительственного соглашения, в 2025 г. отмечает значимую юбилейную дату – 25 лет со дня своего основания¹⁷³.

За прошедший период МТК «Север-Юг» неоднократно становился объектом внимания как на национальном, так и международном уровнях в качестве одного из ключевых инфраструктурных проектов Евразии, способного обеспечить эффективное логистическое взаимодействие между Европой, Центральной Азией, Закавказьем, Индией и странами Ближнего Востока. Его значение отмечалось также в научной сфере, где он неоднократно становился предметом исследований как отечественных, так и зарубежных авторов.

Однако, несмотря на наличие объективных предпосылок для развития МТК «Север-Юг», в течение многих лет коридор развивался с существенными задержками и ограничениями. Активная фаза развития коридора в настоящее время во многом связана со сложившейся геополитической ситуацией. МТК «Север-Юг» имеет значительное число барьеров инфраструктурного, организационно-экономического и политического характера.

В контексте обсуждения актуальных инфраструктурных барьеров МТК «Север-Юг» можно выделить исключительно слабый уровень развития инфраструктуры на территории Ирана. Вместе с тем ограничения инфраструктурного характера присутствуют на всем протяжении маршрута коридора. Соответственно, целесообразно обозначить основные «узкие» места

¹⁷³ Как было отмечено ранее, транспортно-логистические операции в направлении Россия – Иран – Иран осуществлялись задолго до создания МТК «Север-Юг»

и «недостающие звенья» в транспортно-логистической инфраструктуре МТК «Север-Юг», разделив маршрут на несколько сегментов:

1. Бусловская/Светогорск – Астрахань;
2. западная, транскаспийская, восточная ветви коридора до выхода на территорию Ирана;
3. западная, транскаспийская, восточная ветви коридора на территории Ирана («иранский сегмент»).

Российский участок МТК «Север-Юг» до г. Астрахани характеризуется наличием однопутных железнодорожных участков, что приводит к снижению пропускной способности из-за необходимости организации разъездов поездов, увеличению времени транзита и зависимость от точности расписания.

Первые инфраструктурные «узкие» места МТК «Север-Юг» встречаются уже в самом начале его маршрута (ограниченного в связи со сложившейся геополитической ситуацией): участки Бусловская – Выборг и Светогорск – Каменногорск (рис. 3.1).

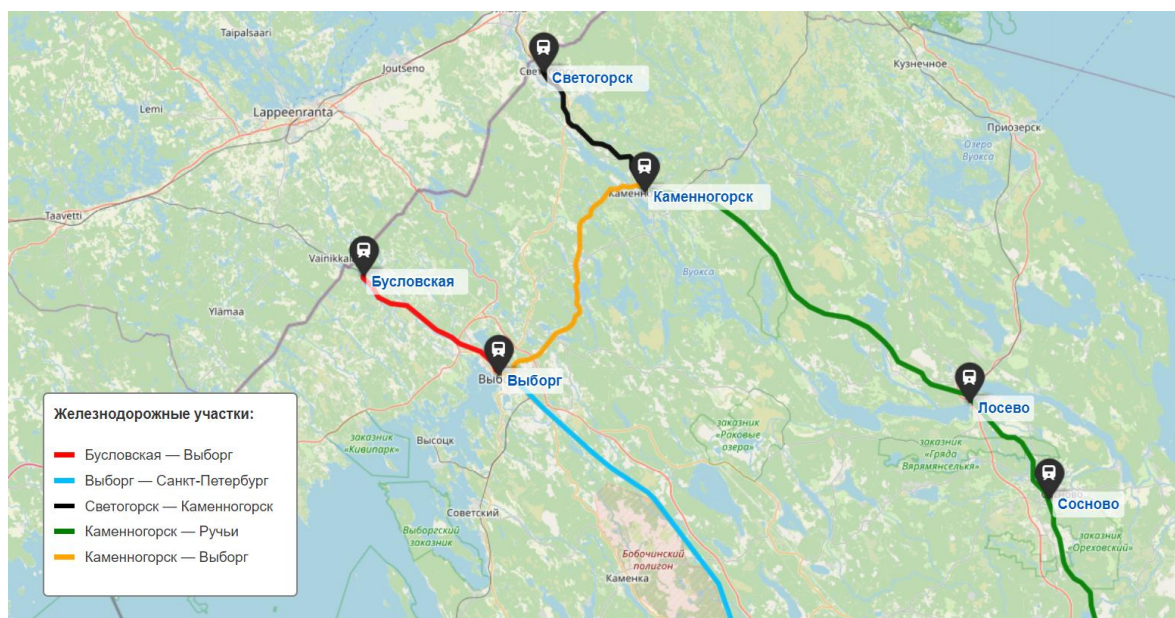


Рисунок 3.1. Начало маршрута МТК «Север-Юг»: железнодорожные участки Бусловская – Выборг, Выборг – Санкт-Петербург, Светогорск – Каменногорск, Каменногорск – Выборг

Источник: составлено автором на основе данных Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org> (Дата обращения 25.02.2025)

Железнодорожный участок Бусловская – Выборг (28 км) является однопутным. В то же время участок Светогорск – Каменногорск (27 км) представлен однопутной неэлектрифицированной железной дорогой.

Инфраструктурным барьером железнодорожного участка МТК «Север-Юг» Бусловская/Светогорск – Астрахань являются высокая загруженность сортировочной станции им. М. Горького и участок Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская протяженностью около 121 км, большую часть которого составляет однопутная неэлектрифицированная железная дорога (рис. 3.2).

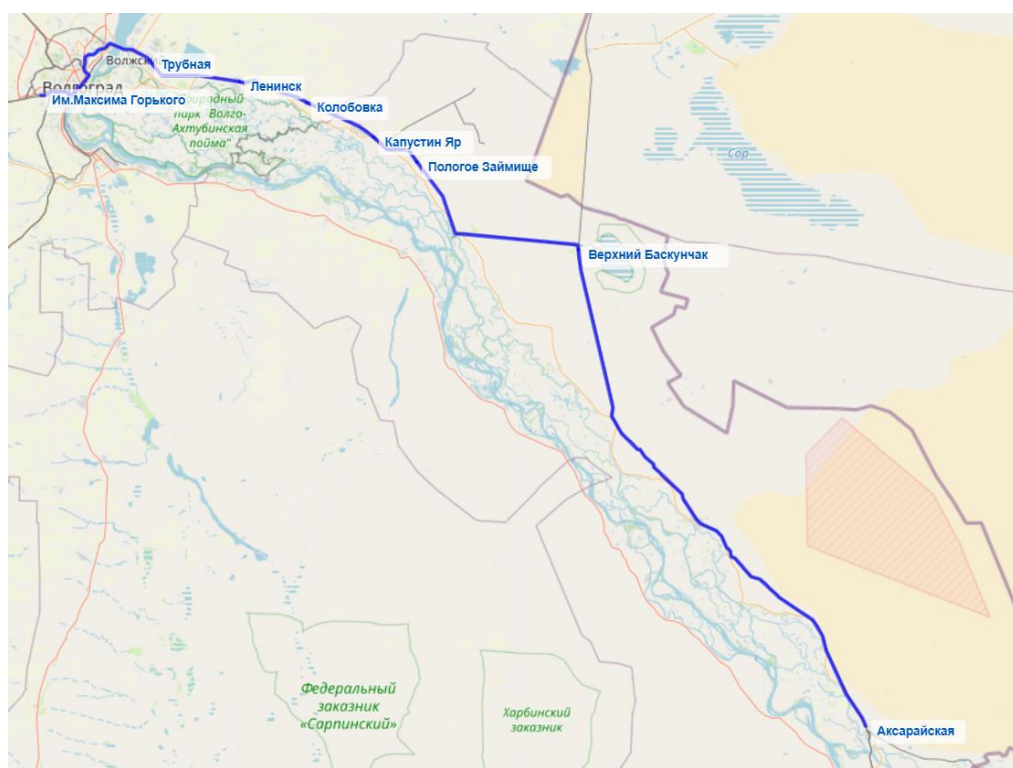


Рисунок 3.2. Железнодорожный участок Им. М. Горького – Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская

Источник: составлено автором на основе данных Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org> (Дата обращения 25.02.2025)

Модернизация данного участка была включена в план мероприятий Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., утвержденной в 2008 г.¹⁷⁴ На сегодняшний день было построено 67,8 км вторых путей (участки Трубная –

¹⁷⁴ Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р О Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. (с изменениями и дополнениями) (документ утратил силу) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/194460/> (Дата обращения: 23.11.2024)

Заплавное – Ленинск, Колобовка – Разъезд 85 км, Капустин Яр – Пологое Займище). Полную реконструкцию станции им. М. Горького, планируется завершить к 2030 г.¹⁷⁵

Маршрут транскаспийской ветки МТК «Север-Юг» до портов Ирана также сопряжен с рядом ограничений. Первым «узким» местом данного участка МТК «Север-Юг» является заносимость Волго-Каспийского судоходного канала (ВКСМК). По итогам масштабных дноуглубительных работ в 2023 г. ФГУП «Росморпорт» отчиталось о достижении на ВКСМК проходной осадки судов 4,5 м. Однако, по результатам проверки Счетной палаты Российской Федерации только у одного причала (терминал оператора «ООО «Лукойл-Нижневожснефть») обеспечены параметры глубин с осадкой 4,5 м судна во грузу¹⁷⁶.

На необходимость проведения дополнительных дноуглубительных работ на ВКСМК также указывают участвовавшие случаи посадок судов на мель. В ночь на 18 декабря 2024 г. сразу три судна сели на мель: сухогруз «Расул Гамзатов» сел на мель на 170 км ВКСМК, универсальное судно «Порт Оля-3» – на 176 км ВКСМК, сухогруз «Святогор» – на 177,3 км ВКСМК. Вследствие происшествия проход по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу был перекрыт¹⁷⁷. 20 января 2025 г. универсальное судно «Persian Sophia» село на мель на 152 км ВКСМК¹⁷⁸.

Значительным ограничением транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» является необходимость осуществления ледакольных проводок в акваториях

¹⁷⁵ Пропуск поездов ускорен // Интернет-портал о железнодорожном транспорте, логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://gudok.ru/zdr/174/?ID=1645482> (Дата обращения 09.10.2024)

¹⁷⁶ Счетная палата РФ. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка использования федеральным государственным унитарным предприятием «Росморпорт» бюджетных средств, выделенных на выполнение дноуглубительных работ на внутренних водных путях, входящих в международный транспортный коридор «Север-Юг», в том числе в рамках развития Волго-Каспийского морского судоходного канала» // Официальный сайт Счетной палаты РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://ach.gov.ru/checks/effektivnost-ispolzovaniya-sredstv-na-uglublenie-volgo-kaspiyskogo-kanala> (Дата обращения: 20.12.2024)

¹⁷⁷ Три судна одновременно сели на мель на Волго-Каспийском судоходном канале // Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/371617/> (Дата обращения: 10.02.2025)

¹⁷⁸ Иранское судно село на мель на ВКСМК при следовании в порт Астрахань // Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/372513/> (Дата обращения: 10.02.2025)

портов Оля и Астрахань в период зимней навигации. Данный фактор обуславливает сезонное снижение пропускной способности маршрута, рост логистических издержек и дополнительные затраты на обеспечение навигационной безопасности, что негативно отражается на конкурентоспособности коридора в системе транспортных маршрутов Евразии.

К инфраструктурным «недостающим звеньям» транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» относится отсутствие железнодорожных подходов к ряду терминалов порта Астрахань¹⁷⁹, например, к универсальным терминалам операторов ООО «ПКФ «Центральный грузовой порт» и ООО «ПФ «ВТС-Порт», доставка грузов к которым осуществляется исключительно автомобильным транспортом¹⁸⁰. Отсутствие железнодорожных подходов делает невозможным сквозные железнодорожные перевозки, являющиеся основой МТК «Север-Юг».

Еще одним барьером для развития транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» является отсутствие в российских портах на Каспии специализированных контейнерных терминалов, а также специализированных контейнеровозов типа «Волго-Дон макс», что является сдерживающим фактором для развития интермодальных перевозок в рамках МТК «Север-Юг». В 2025 г. планируется спуск на воду 4 специализированных контейнеровозов проекта 00108 (разработчик – АО КБ «Вымпел»), построенных на базе АО «ССЗ «Лотос» (Астраханская область), входящего в состав Южного центра судостроения и судоремонта ОСК¹⁸¹. Также планируется ввод в эксплуатацию

¹⁷⁹ Голубчик А. М. Шаг в будущее / А. М. Голубчик // Контейнерный бизнес [Электронный ресурс]. – 2009. – № 6-7. – С. 42-27. – URL: http://narod.ru/disk/18360117000/CB_6-7_2009_HQ.pdf.html (Дата обращения: 23.02.2025)

¹⁸⁰ Данный факт нередко остается вне поля зрения исследователей, фокусирующих свое внимание исключительно на портах Ирана на Каспийском море при анализе подобных ограничений

¹⁸¹ Каспийский транспортный узел: увеличение контейнерных перевозок с 2025 года // Интернет-портал СНГ [Электронный ресурс]. – URL: <https://e-cis.info/news/566/123258/> (Дата обращения: 27.02.2025)

контейнерного терминала в порте Оля¹⁸², при этом первоначально строительство планировалось завершить в 2023 г.

Основной маршрут западной ветви МТК «Север-Юг» проходит по маршруту Астрахань – Махачкала – Самур – Ялама – Баку – Астара (Азербайджан) с дальнейшим выходом на территорию Ирана.

В качестве «узкого» места на данном маршруте можно отметить железнодорожный участок Олейниково – Кизляр – Сулак (рис. 3.3).

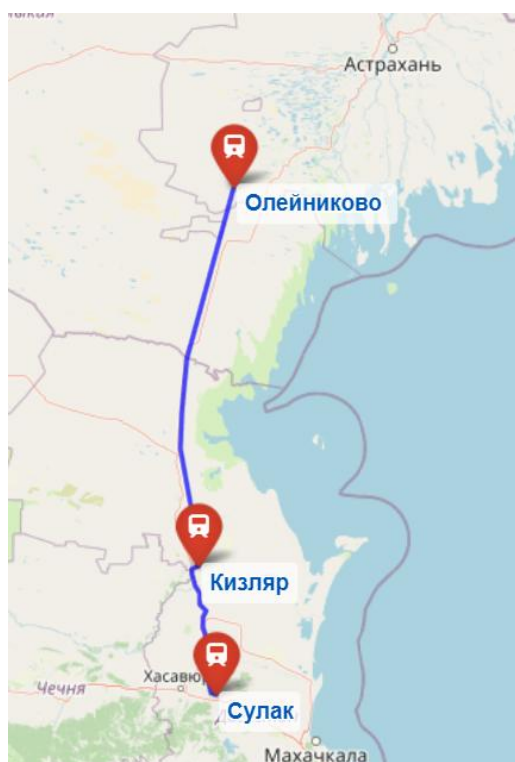


Рисунок 3.3. Железнодорожный участок Олейниково – Кизляр – Сулак

Источник: составлено автором на основе данных Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org> (Дата обращения 25.02.2025)

Железная дорога Олейниково – Кизляр – Сулак является важным участком МТК «Север-Юг»¹⁸³, однако характеризуется наличием лишь одного железнодорожного пути. Это существенно ограничивает пропускную

¹⁸² Контейнерный и зерновой терминалы в порту Оля введут только в 2026 году // Интернет-платформа TRANS.RU [Электронный ресурс]. – URL: <https://trans.ru/news/konteynernii-i-zernovoi-terminali-v-portu-olya-vvedut-tolko-v-2026-godu> (Дата обращения: 27.02.2025)

¹⁸³ Перевозки по МТК Север – Юг с Приволжской магистрали выросли на треть в 2022 году [Электронный ресурс]. – URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1625675> (Дата обращения: 25.02.2025)

способность участка и создает объективные трудности для организации эффективного грузового и пассажирского движения.

Значительным ограничением на западном маршруте МТК «Север-Юг» является низкая пропускная способность ЖДПП «Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан)», по которому груз пересекает российско-азербайджанскую границу (рис. 3.4).

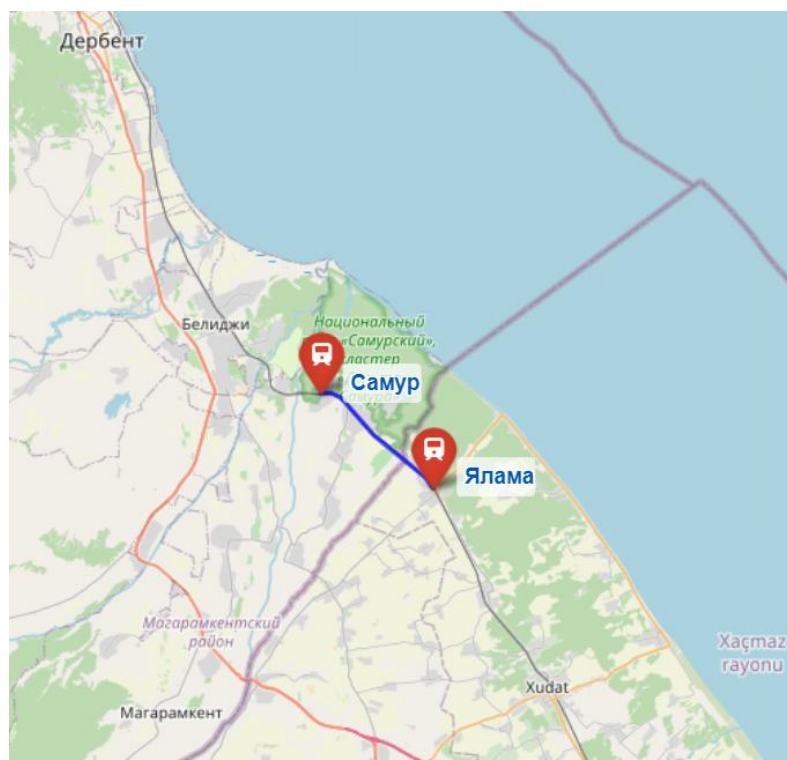


Рисунок 3.4. ЖДПП «Самур – Ялама»

Источник: составлено автором на основе данных Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org> (Дата обращения 25.02.2025)

Пропускная способность ЖДПП «Самур» составляет около 8 млн т в год. В настоящее время ведутся работы по модернизации погранперехода, а также строительство новой станции Самур II, введение в эксплуатацию которой планируется в 2025 г. Работы на данном участке должны привести к росту ежегодной пропускной способности ЖДПП до 15 млн т¹⁸⁴. Также

¹⁸⁴ Сухопутные ворота. Новый вектор перевозок требует развития погранпереходов // Сайт ИД «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6197186> (Дата обращения: 03.02.2025)

ведутся работы по модернизации многосторонних автомобильных пунктов пропуска (МАПП) «Яраг – Казмаляр» и «Тагиркент – Казмаляр»¹⁸⁵.

Следующим «узким» местом западной ветки МТК «Север-Юг» (до выхода на территорию Ирана) является участок Ширван – Астара (Азербайджан) (рис. 3.5).

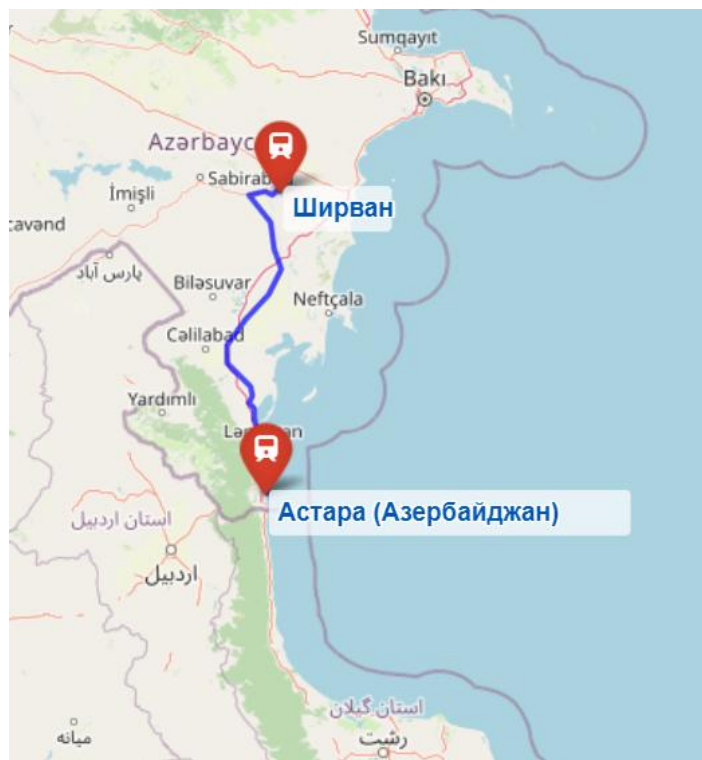


Рисунок 3.5. Железнодорожный участок Ширван – Астара по территории Азербайджана

Источник: составлено автором на основе данных Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org> (Дата обращения 25.02.2025)

Ширван – Астара на территории Азербайджана представляет собой однопутный неэлектрифицированный железнодорожный участок, провозная способность маршрута на котором составляет до 10 млн т в год¹⁸⁶.

В свою очередь, главным ограничением восточной ветви МТК «Север-Юг» до пересечения границы Ирана является общее состояние

¹⁸⁵ Пропускная способность МАПП Тагиркент-Казмаляр увеличится почти в 12 раз после реконструкции // Портал Альта-Софт [Электронный ресурс]. – URL: https://www.alt.ru/logistics_news/116472/ (Дата обращения: 03.02.2025)

¹⁸⁶ «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг» // N. Trans Lab [Электронный ресурс]. – URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (Дата обращения: 05.02.2025)

железнодорожной инфраструктуры Казахстана, Туркменистана и Узбекистана и связанная с этим сравнительно низкая ежегодная пропускная способность, составляющая не более 11 млн т¹⁸⁷. Так, например, износ железных дорог Казахстана по состоянию на 2024 г. составил 57%¹⁸⁸. Помимо этого, участок МТК «Север-Юг», проходящий через Казахстан, Туркменистан и Узбекистан является однопутным и неэлектрифицированный¹⁸⁹.

Однако участком МТК «Север-Юг», содержащим наибольшие инфраструктурные ограничения, является «иранский сегмент» (рис. 3.6).

Основной проблемой западной ветви МТК «Север-Юг» является отсутствующий участок Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт (Иран) протяженностью около 160 км. Отсутствие железнодорожной инфраструктуры на данном участке делает невозможным «бесшовное» сквозное железнодорожное сообщение на маршруте западной ветви МТК «Север-Юг».

В советское время, как уже упоминалась ранее, перевозки между СССР и Ираном осуществлялись по Нахичеваньской железной дороге и ЖДПП «Джульфа (советская) – Джульфа (иранская)», после распада СССР и активной фазы конфликта между Азербайджаном и Арменией, весь объем перевозки был направлен через Астару. Еще в 1941 г. было возведено железнодорожное полотно до пограничной с Ираном станции Астара (советская, позднее азербайджанская). Однако, на территории Ирана существовал «инфраструктурный разрыв» до Казвина (участок длиной около 375 км). В 2005 г. между Россией, Ираном и Азербайджаном было подписано международное соглашение о прокладке железной дороги Астара – Решт –

¹⁸⁷ Поколейческий конфликт // Сайт ИД «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6663745> (Дата обращения: 27.11.2025)

¹⁸⁸ Казахстан направит более 186 млрд тенге на снижение износа железной дороги // Интернет-портал о железнодорожном транспорте, логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1690829> (Дата обращения: 03.03.2025)

¹⁸⁹ Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север – Юг» // Eurasian Rail Alliance Index [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/> (Дата обращения 03.05.2025)

Казвин, а также модернизации участка на территории Азербайджана и пограничной между Азербайджаном и Ираном инфраструктуры.



Рисунок 3.6. Иранский участок МТК «Север-Юг»

Источник: Иранская ветка к коридору // Сайт 1520International.com [Электронный ресурс]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/iyun-2024/the-iranian-line-to-the-corridor/> (Дата обращения: 27.02.2025)

По словам Г. М. Фадеева¹⁹⁰, железная дорога могла быть построена за 2 года¹⁹¹. Однако проект полностью не реализован и на сегодняшний день.

¹⁹⁰ Первый президент ОАО «РЖД»

¹⁹¹ Строительство железной дороги Казвин-Решт-Астара в четыре раза увеличит перевозки по коридору Север-Юг // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=29690> (Дата обращения: 04.01.2025)

Строительство было решено вести поэтапно. Железнодорожный участок Решт – Казвин был сдан в эксплуатацию только в 2019 г.¹⁹²

Основными причинами задержки стали трудный ландшафт (вследствие чего на участке в 164 км было построено 50 мостов и 53 туннеля¹⁹³), введение в отношении Ирана санкций (в связи с чем возникли трудности с финансированием проекта), а также последствия финансового кризиса 2008-2009 гг.

В 2023 г. Россия и Иран заключили соглашение о намерении достроить недостающий участок железной дороги Астра (Иран) – Решт протяженностью 162 км. Стоимость проекта составляет 1,6 млрд евро: при этом 1,3 млрд евро выделяется российской стороной в форме межгосударственного кредита, а 0,3 млрд евро выделяется иранской стороной¹⁹⁴. На проектируемом железнодорожном участке предусматривается устройство совмещенной колеи (1435 мм и 1520 мм), а также строительство 34 мостов и 1 туннеля¹⁹⁵.

Несмотря на то, что полноценное межгосударственное соглашение не было подписано, в 2024 г. иранской стороной в эксплуатацию был введено ответвление железной дороги от Решта к порту Каспиан¹⁹⁶.

Ограничением транскаспийской ветви на иранской стороне являются также отсутствие железнодорожных подъездов к иранским портам Каспийского моря Энзели, Нушехр и Астара, что в значительной степени осложняет возможности мультимодальных перевозок и делает необходимым совмещение автомобильного и железнодорожного транспорта.

¹⁹² Казвин - Решт: открыт еще один железнодорожный участок международного транспортного коридора Север – Юг // Официальный сайт ОСЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://osjd.org/ru/8984/page/106072?id=181992> (Дата обращения: 03.01.2025)

¹⁹³ Там же

¹⁹⁴ Строительство железной дороги Решт – Астара начнется после марта 2025 года // Информационное агентство «РЖД-Партнер.РУ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-resht-astara-nachnetsya-posle-marta-2025-goda/> (Дата обращения: 05.02.2025)

¹⁹⁵ Джангирян А. В. Механизм оценки эффективности инфраструктурных проектов создания международного транспортного коридора «Север-Юг»: способы совершенствования. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 5.2.5 / Джангирян Андрей Владимирович, МГИМО (У) МИД России. – Москва, 2025. – 163 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

¹⁹⁶ Иран ввел в эксплуатацию ж/д участок между Рештом и портом Каспиан в рамках МТК «Север – Юг» // Портал информационно-аналитического агентства «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/364442/> (Дата обращения: 15.01.2025)

Грузоперевозки по восточной ветви МТК «Север-Юг» по территории Ирана осложняются необходимостью перегрузки или сменой колесных пар на ирано-туркменской границе в связи с разницей в используемой колеи в странах (в Туркменистане – 1520 мм, в Иране – 1435 мм). Кроме того, грузоотправители часто сталкиваются с задержками на ЖДПП «Сарахс» (основной маршрут восточной ветви МТК «Север-Юг»). Пропускная способность пункта составляет до 4 пар поездов в сутки, в реальности же пункт справляется только с 1 железнодорожным составом в сутки¹⁹⁷.

Непосредственно железнодорожная инфраструктура Ирана в основном представлена однопутными неэлектрифицированными железными дорогами, провозной способностью не более 10 млн т в год, что в значительной степени ограничивает развитие всех ветвей МТК «Север-Юг»¹⁹⁸.

Помимо обозначенных выше «узких» мест в транспортно-логистической инфраструктуре более фундаментально можно выделить следующие организационно-экономические барьеры. Так, к ним можно отнести:

1) отсутствие единого транспортно-логистического оператора, обслуживающего МТК «Север-Юг», координирующего деятельность всех субъектов перевозочного процесса, что приводит к фрагментации ответственности, повышению рисков при грузоперевозках по маршрутам коридора и повышению транзакционных издержек;

2) несогласованность тарифной политики государств-участников МТК «Север-Юг». Принимаемые различными странами скидки на железнодорожные тарифы не могут в полной мере «снять» данное

¹⁹⁷ Алексеев Л. Путь проложен. Из Кузбасса в Индию отправили первые два состава с углем по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» // Журнал «Уголь Кузбасса». – № 4 (101). – 2024 (июль-август) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.uk42.ru/index.php?id=17879> (Дата обращения: 04.01.2025)

¹⁹⁸ «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг» // N. Trans Lab [Электронный ресурс]. – URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (Дата обращения: 05.02.2025)

ограничение, что сказывается на конкурентоспособности коридора в системе трансграничных маршрутов;

3) отсутствие скоординированной стратегии развития коридора, что привело к длительной стагнации МТК «Север-Юг» и неустранению многих инфраструктурных проблем, существующих десятилетия;

4) отсутствие согласованной политики в сфере визового регулирования для водителей транспортных средств. В ряде стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» отсутствует практика выдачи многократных долгосрочных виз, что делает необходимым получение новой визы для каждой поездки, что осложняется значительными сроками рассмотрения визовых заявок (например, срок рассмотрения документов для получения визы в Туркменистан может занимать до 14 дней), а также отсутствием практики выдачи виз на пограничных пунктах¹⁹⁹.

Участники внешнеэкономической деятельности при осуществлении грузоперевозок по МТК «Север-Юг» сталкиваются также и с рядом иных нефизических барьеров, связанных с процедурными сложностями при транспортировке грузов и пересечением межгосударственных границ. К ним относятся, например, существующие различия таможенного регулирования в транзитных странах в части предъявляемых требований и процедур, нетарифные барьеры, в т.ч. существующее квотирование автомобильных перевозок, выражаемое в ограничении контингента разрешений для автоперевозчиков²⁰⁰.

Основными ограничениями МТК «Север-Юг» политического характера являются:

1. Введенные странами Запада антироссийские санкции, повлекшие «разрыв» транспортных связей в северной части МТК «Север-Юг». Если изначально маршрут должен был связать страны Северной Европы и

¹⁹⁹ Винокуров Е. Ю. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура (доклады и рабочие документы 22/2) / Е. Ю. Винокуров, А. Ахунбаев, А. Забоев, Н. Усманов. – Алматы, Москва: Евразийский банк развития, 2022. – 86 с.

²⁰⁰ Там же

Прибалтики с Индией, а России отводилось место страны-транзитера, то в настоящее время МТК «Север-Юг» «замкнулся» пограничными с Финляндией станциями Бусловская и Светогорск.

2. Санкционные ограничения, наложенные на Иран, оказавшие деструктивное воздействие на реализацию инфраструктурных проектов в стране. Ограничение доступа к финансированию и технологиям, стало в т.ч. главным фактором незавершенного строительства железнодорожного участка Астара – Решт, который должен обеспечить «бесшовные» перевозки по западной ветви МТК «Север-Юг». Выход США из Соглашение по иранской ядерной программе («Совместный всеобъемлющий план действий») в 2018 г. привело к усилению санкционного давления на Иран и разрыву ряда соглашений, так, например, немецкий концерн Siemens «свернул» железнодорожные проекты в стране²⁰¹.

3. Геополитическая нестабильность в Южно-Азиатском и Ближневосточном регионах. Потенциальное обострение индо-пакистанского конфликта, стороны которого являются «тяготеющими» к МТК «Север-Юг» странами, угрожает транспортной безопасности коридора. Кроме того, образовавшийся «политический вакуум» в Афганистане, возможно, снизит роль страны как в МТК «Север-Юг», так и в целом, в системе евроазиатских транспортных коммуникаций.

Таким образом, выделены основные ограничения развития международного транспортного коридора «Север-Юг» инфраструктурного, организационно-экономического и политического характера. Устранение существующих барьеров позволит привлечь внимание грузоотправителей к МТК «Север-Юг», а также ускорить развитие коридора. В то же время представляется, что наиболее перспективным для России является транскаспийская ветвь МТК «Север-Юг». Развитие данного маршрута в меньшей степени зависит от инфраструктуры других государств и

²⁰¹ Pal L. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments / L. Pal // Brazilian Journal of Political Economy. – 2024. – Vol. 44 (3). – P. 563–582. – DOI: 10.1590/0101-31572024-3556.

значительных финансовых вливаний в ее модернизацию. В это же время торговля со странами Востока через Каспий имеет обширные исторические корни.

3.2. Каспий как важный логистический хаб в контексте развития транспортной «связности» Евразии

Каспийское море (или Каспий) является самым большим замкнутым водоемом на планете. Отсутствие выхода в Мировой океан формально относит Каспий к озерам. Иногда его относят к особому классу замкнутых внутриматериковых морей. Длина Каспийского моря по меридиану составляет 1030 км, ширина от 196 до 435 км. Общая площадь водоема равна около 390 тыс. км².

Каспийское море расположено на границе Европы и Азии, соединяя северные и южные регионы Евразии. Это уникальное географическое положение делает Каспий «мостом» между крупнейшими торговыми и экономическими центрами, объединяя динамично развивающиеся страны Азии с развитыми европейскими государствами. На протяжении веков Каспий служил связующим звеном между «Севером» и «Югом» Евразии.

Долгое время Каспийское море делилось между двумя государствами. Однако после распада СССР регион стал ареной острой геополитической конкуренции, превратившись в один из ключевых геостратегических объектов Евразии. Сегодня Каспий находится в зоне интересов как прикаспийских стран, так и внешних игроков, включая США, Турцию и Китай. Водами Каспийского моря омываются берега 5 стран (так называемая «Каспийская пятерка»): Российская Федерация, Азербайджанская Республика, Республика Казахстан, Туркменистан, Исламская Республика Иран.

12 августа 2018 г., в Международный день Каспийского моря, после более чем двадцатилетних сложнейших переговоров, «Каспийская пятерка»

подписала Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря²⁰². Однако, на сегодняшний день документ так и не вступил в юридическую силу, так как для этого необходимо, чтобы все пять прикаспийские страны ратифицировали конвенцию. Иран остается единственным государством, не завершившим этот процесс.

Хотя Конвенция о правовом статусе Каспийского моря предусматривает выполнение одного из ключевых требований Ирана (а также России) – запрет на военное присутствие третьих стран, основными препятствиями для ее ратификации остаются споры о методах разграничения дна и недр моря, а также определение прямых исходных линий. Несмотря на то, что в Конвенции дается оговорка, что решение этих вопросов возможно в рамках отдельных соглашений, иранские власти продолжают откладывать ратификацию документа, пока не будут согласованы детали в ходе переговоров с Туркменистаном и Азербайджаном.

Иран не удовлетворен своим положением в рамках достигнутых договоренностей, так как иранская акватория Каспийского моря считается наименее богатой в плане ресурсов недр. Помимо этого, среди политических элит Ирана периодически возникают вопросы о пересмотре разделения акватории Каспия, установив границы иранской акватории в пределах исторических границ²⁰³.

Хотя вопросы правового статуса Каспийского моря и делимитации границ акватории окончательно не решены, понимая стратегическую значимость водоема в развитии транспортной «связности» Евразии, «Каспийская пятерка» приняла Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта. Прикаспийские государства достигли договоренностей о сотрудничестве,

²⁰² Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (Актау, 12 августа 2018 г.) (не вступила в силу) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/72347414/> (Дата обращения: 01.12.2024)

²⁰³ Национальные интересы Ирана и Каспийская конвенция // Информационное агентство Исламской Республики (ИРНА) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.irna.ir/news/83520888/-منافع-ملی-ایران-و-کنوانسیون-خزر> (Дата обращения: 05.12.2024)

направленном на преобразование региона Каспийского моря в крупный международный транспортно-логистический хаб, что подразумевает создание современной инфраструктуры и развитие тесного взаимодействия в области международных перевозок²⁰⁴.

Через акваторию Каспийского моря проходят маршруты трех международных транспортных коридоров – «Север-Юг», Транскаспийский международный транспортный маршрут («Срединный коридор») и ТРАСЕКА, выделяемых ЕАБР в качестве ключевых элементов «евразийского транспортного каркаса». Кроме этого, через Каспий проходят маршруты других международных транспортных проектов (коридоров), например, Лазуритового коридора, связывающего Афганистан и Турцию, и коридора №2 ЦАРЭС «Средиземноморье – Восточная Азия». Транспортные маршруты пролегают через акваторию Каспия как в широтном, так и меридиональном направлениях.

Для Казахстана, Туркменистана и Азербайджана, не имеющих выхода к морям мирового океана, Каспий и проходящие через него международные транспортные коридоры приобретают особое значение, способствуя укреплению их транспортной «связности» с другими государствами Евразии²⁰⁵.

Повышение транспортной «связности» Евразии невозможно без наличия достаточной и современной транспортно-логистической инфраструктуры. Транспортно-логистическая инфраструктура Каспия является преимущественно морской, но имеет достаточное «сухопутное плечо» (например, автомобильные и железнодорожные подъездные пути), обеспечивающее мультимодальную опцию доставки.

²⁰⁴ Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта от 12 августа 2018 года (вступило в силу для Российской Федерации 22 марта 2021 года) // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202103220017> (Дата обращения: 28.12.2025)

²⁰⁵ Пак Е. В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. – 2025. – Т.16 – №1. – С. 20-38

На сегодняшний день в акватории Каспийского моря функционируют 12 портов международного значения, являющихся ключевыми «узлами» международных транспортных коридоров (рис. 3.7).

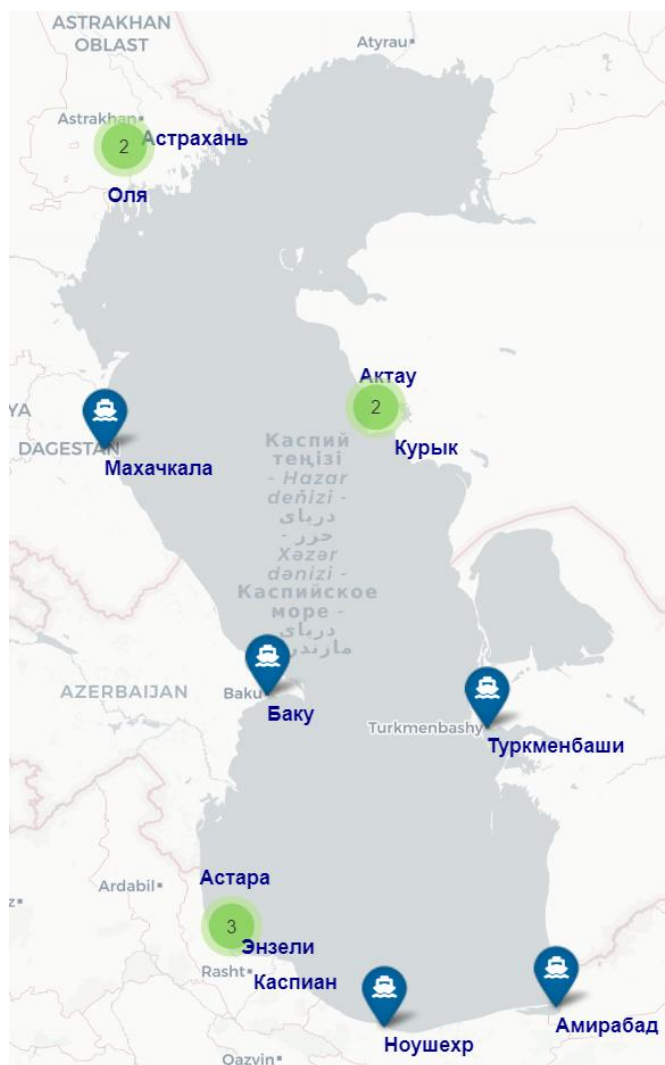


Рисунок 3.7. Международные порты в акватории Каспийского моря

Источник: составлено автором на основе данных Веб-картографический проект OpenStreetMap // Сайт [openstreetmap.org](https://www.openstreetmap.org) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.openstreetmap.org> (Дата обращения 27.02.2025)

Россия имеет выход к северной части Каспийского (наиболее мелководной и подверженной заносимости). Российская Федерация имеет на Каспии 3 международных морских порта – Астрахань, Оля, Махачкала.

Порт Астрахань располагается в устьевой части реки Волги на территории города Астрахани и рабочего поселка Ильинка (терминал Ильинка) и представляет собой 19 терминалов (из них на 14 осуществляется

перевалка грузов), удаленных друг от друг. Совокупная площадь порта Астрахань составляет 197,29 га. Порт располагает 32 причалами (в большинстве своем бывшими промышленными причалами), общая длина причального фронта составляет 5011,79 м. В порту осуществляется перевалка генеральных, наливных, насыпных, контейнерных, накатных грузов. Порт имеет железнодорожный (большая часть терминалов) и автомобильный (все терминалы) подъезды, обеспечивающие возможность мультимодальных перевозок²⁰⁶.

Порт Оля расположен южнее Астрахани на реке Бахтемир, вблизи поселка Оля. Порт Оля является крупнейшим и новейшим российским портом на Каспийской море. Площадь порта Оля составляет 366,3 га. Порт располагает 13 причалами, общая длина причального фронта составляет 2007,8 м²⁰⁷. В порту созданы условия для перевалки генеральных, насыпных, контейнерных и накатных грузов. Порт имеет как автомобильный подъезд (порт связан с автомобильной дорогой федерального значения Р-215), так и железнодорожный. В целях развития портовой инфраструктуры и увеличения грузооборота на территории порта Оля создана портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ), входящая в Каспийский кластер²⁰⁸.

Особая экономическая зона «Лотос», также входящая в Каспийский кластер, играет значительную роль в развитии МТК «Север-Юг», формируя его грузовую базу. Интерес к ОЭЗ «Лотос» проявляют китайские инвесторы, планирующие создание на ее базе контейнерного завода²⁰⁹.

²⁰⁶ Пак Е. В. Потенциал Каспийского региона в обеспечении транспортной «связности» в Евразии / Е. В. Пак, П. А. Щепетов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 4(177). – С. 649-655. – DOI 10.34925/EIP.2025.177.4.106.

²⁰⁷ Распоряжение Росморречфлота от 31.05.2010 г. № АД-138-р «О внесении сведений о морском порте Оля в Реестр морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_228820/ (Дата обращения: 18.01.2025)

²⁰⁸ Постановление Правительства РФ от 07.11.2020 № 1792 (ред. от 28.04.2023) «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_367183/ (Дата обращения: 20.01.2025)

²⁰⁹ МТК «Север – Юг»: время реализовать потенциал // Газета «Транспорт России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/10995-mtk-sever-yug-vremya-realizovat-potentsial.html> (Дата обращения: 24.01.2025)

Порт Махачкала располагается на западном побережье Каспийского моря в городе Махачкале (Республика Дагестан). Махачкалинский порт является единственным незамерзающим российским портом Каспийского бассейна. Общая площадь территории порта составляет 59,3 га. Порт Махачкала располагает 20 причалами, длина причального фронта составляет 2113 м²¹⁰. Махачкалинский порт включен в автомобильную и железнодорожную сеть страны, что значительно упрощает возможность мультимодальных перевозок.

В целях развития портовой инфраструктуры в 2024 г. был подписан указ о создании АО «Север-Юг» и внесении в его уставный капитал 100% акций АО «Махачкалинский морской торговый порт»²¹¹.

Исламская Республика Иран имеет выход к южной части Каспийского моря. Основными портами Ирана на Каспии являются: Амирабад, Ноушехр, Энзели, Астара и Каспиан.

Порт Амирабад расположен на южном побережье Каспийского моря в провинции Мазендеран вблизи города Бехшахр. Расстояние до Тегерана составляет 300 км. Порт Амирабад является крупнейшим каспийским портом Ирана, площадь порта с учетом «вспомогательных» земель составляет 1060 га. Порт Амирабад входит в ПОЭЗ и располагает 15 причалами длиной 2600 м. Порт способен обрабатывать различные грузы: нефтепродукты, зерно, пищевое масло, фрукты и овощи, минеральное сырье, накатные грузы, контейнерные грузы, грузы общего назначения. Для перевозки вышеперечисленных грузов, в порте имеется соответствующая инфраструктура.

²¹⁰ Распоряжение Росморречфлота от 18.01.2011 № АД-3-р «О внесении изменений в сведения о морском порте Махачкала в Реестре морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_229628/ (Дата обращения: 20.01.2025)

²¹¹ Указ Президента Российской Федерации от 19.03.2024 № 197 "Об акционерном обществе «СЕВЕР – ЮГ» // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202403190016> (Дата обращения: 20.01.2025)

Инфраструктура порта включает внутреннюю железнодорожную сеть протяженностью 25 км и 5 железнодорожных стоянок общей длиной 3 км²¹².

Порт Ноушехр – второй порт, расположенный в провинции Мазендеран. Находится на расстоянии в 215 км от Тегерана, что делает его ближайшим к столице каспийским портом. На территории порта создана ПОЭЗ.

Порт располагает 8 причалами, которые способны принимать генеральные, контейнерные, накатные грузы (Ro-Ro), навалочные и наливные грузы. В порту также функционирует современный пассажирский терминал²¹³.

Порт Ноушехр не имеет железнодорожного подъезда, однако порт связан с крупной автодорогой Тегеран – Север.

Как было отмечено выше, порты Амирабад и Ноушехр расположены в провинции Мазендеран, являющейся одним из центров сельского хозяйства Ирана (в первую очередь по выращиванию цитрусовых), что обеспечивает прямую связь между грузоотправителями и грузополучателями.

Порт Энзели расположен на южном побережье Каспийского моря в иранской провинции Гилян в 40 км от города Решт. Расстояние от порта до Тегерана составляет 365 км. Порт Энзели имеет 10 причалов общей длиной 1578 м. Имеющиеся терминалы позволяют обрабатывать генеральные грузы, зерно и насыпные грузы, нефтепродукты, также имеется пассажирский терминал. Порт имеет связь с трубопроводом порт Энзели – Решт – Тегеран, что позволяет эффективно транспортировать топливные продукты.

В 2003 г. властями Ирана было принято решение по созданию свободной экономической зоны (СЭЗ) «Энзели», которая включает в себя порт Энзели. СЭЗ начала функционировать в 2005 г.²¹⁴

²¹² Annual Reports of the Ports and Maritime Organization // Ports and Maritime Organization (PMO) [Электронный ресурс]. – URL: <https://en.pmo.ir/fa/aboutpmo/performance> عملکرد سالانه (Дата обращения: 14.05.2024) (in Farsi)

²¹³ Там же

²¹⁴ В этом году для вывоза грузов из порта Энзели использовалось более 27 тысяч грузовых и большегрузных автомобилей // Российское Информационное Агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.iran.ru/news/economics/39929/V-etom-godu-dlya-vyvoza-gruzov-iz-porta-Enzeli-ispolzovalos-bol-ee-27-tysyach-gruzovyh-i-bolshegruznyh-avtomobiley> (Дата обращения: 10.07.2024)

Порт Каспиан – второй порт, расположенный в СЭЗ «Энзели». Располагается в 15 км от порта Энзели. Площадь порта Каспиан составляет около 200 га. Порт располагает 5 действующими причалами (плановая величина – 22). Порт способен обрабатывать генеральные, насыпные (зерно), наливные, контейнерные и накатные.

В 2024 г. в рамках строительства железной дороги Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт была построена железная дорога, соединяющая порт Каспиан с городом Решт²¹⁵.

Порт Астара находится на юге Каспия в провинции Гилян в 189 км от Решта и в 500 км от Тегерана. Первая очередь порта была введена в эксплуатацию в 2012 г. Порт включен в портовую особую экономическую зону. Площадь порта Астара составляет 61 га. На данный момент в порте функционирует 2 причала, длина причальной линии – 280 м. Порт способен обрабатывать генеральные грузы²¹⁶.

Порт Астара является единственным иранским портом на Каспии, имеющим сухопутную таможенную границу. На данный момент порт не имеет железнодорожного подхода, однако его строительство планируется в рамках создания недостающего участка железнодорожной инфраструктуры Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт

Основным портом *Азербайджана* является Бакинский международный морской торговый порт (порт Баку), расположенный на пересечении международных транспортно-логистических маршрутов. В целях расширения перевалочных мощностей порта и объема оказываемых услуг порт был перенесен в поселок Алят, расположенный в 70 километрах от Баку. Порт Баку занимает площадь в 400 га. Первый этап строительства порта был завершён в 2018 г. В настоящее время порт располагает 13 причалами, включающими в

²¹⁵ Первый участок линии Решт – Астара готов к... // Сайт 1520International.com [Электронный ресурс]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/iyun-2024/the-first-section-of-the-rasht-astara-line-is-ready-for-launch/> (Дата обращения: 27.02.2025)

²¹⁶ Annual Reports of the Ports and Maritime Organization // Ports and Maritime Organization (PMO) [Электронный ресурс]. – URL: <https://en.pmo.ir/fa/aboutpmo/performance> عملکرد در سالانه (Дата обращения: 14.05.2024) (in Farsi)

себя паромные терминалы, терминалы для генеральных грузов и терминалы Ro-Ro.

Бакинский порт имеет доступ к основным автомобильным и железнодорожным сетям Азербайджана, что обеспечивает возможность мультимодальных перевозок грузов. По «железнодорожному плечу» грузы могут быть направлены на юг России; до побережья Турции через Грузию (железная дорога Баку – Тбилиси – Карс); в Турцию через Иран; до пограничной станции Астара (после завершения «недостающего звена» железнодорожной инфраструктуры станет возможным транспортировка грузов в Иран)²¹⁷.

9 июня 2023 г. состоялось открытие первого участка Алятской свободной экономической зоны, правовой основой которой является закон Азербайджанской Республики от 18.05.2018 г. № 1143-VQ «Об Алятской свободной экономической зоне».

Целями создания СЭЗ «Алят» являются развитие ненефтяного сектора экономики Азербайджана, стимулирование производства и предоставления экспортоориентированных товаров и услуг с высокой добавленной стоимостью, а также интенсификация участия Азербайджанской Республики в международной торговле. Для достижения вышеперечисленных целей резидентам Алятской свободной экономической зоны предоставляются налоговые и неналоговые льготы и преференции. Так, например, резиденты специальной экономической зоны освобождаются от уплаты налогов, включая подоходный налог, налог на добавленную стоимость. Резиденты СЭЗ «Алят» при выполнении экспортно-импортной деятельности освобождаются от таможенных пошлин и налогов, включая налоги на добавленную стоимость²¹⁸.

Опорными портами *Казахстана* на Каспийском море являются 2 порта – порт Актау и порт Курык. Актауский морской торговый порт (порт Актау)

²¹⁷ Мультимодальные перевозки // Сайт ЗАО «Бакинский Международный Морской Торговый Порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portofbaku.com/ru> (Дата обращения: 01.02.2025)

²¹⁸ Alat Free Economic Zone (AFEZ) // Website of Alat Free Economic Zone [Электронный ресурс]. – URL: <https://afez.az> (Дата обращения: 01.02.2025)

располагается на восточном побережье Каспийского моря в городе Актау Мангистауской области. Инфраструктура порта Актау включает в себя 11 причалов (в т.ч. нефтеналивные причалы, паромные терминалы, зерновой терминал, сухогрузный терминал). Номенклатура перевозимых грузов включает в себя нефть, металл, зерно и грузы, перевозимые железнодорожными паромными.

Порт Актау связан с сетью железных дорог Казахстана, что создает благоприятные условия для осуществления мультимодальных перевозок, в т.ч. в рамках международных транспортных коридоров. Так, 13 сентября 2024 г. в порт Актау принял юбилейный, двухсотый, контейнерный поезд за 2024 г., прибывший из Китая через «Срединный коридор».

В 2014 г. президент Казахстана в послании к народу озвучил общенациональный план «Нұрлы Жол – путь в будущее», который включает в себя развитие транспортно-логистической инфраструктуры страны. В рамках этой программы в порту Актау были построены три новых сухогрузных терминала²¹⁹.

Также в рамках плана «Нұрлы Жол» был открыт второй стратегический порт Казахстана на Каспии – порт Курык. Порт расположен южнее Актау в 17 км от села Курык. Площадь порта составляет 67,4 га, в порту на данный момент функционирует 4 причала. В 2024 г. был сдан в эксплуатацию современный зерновой терминал мощностью 1 млн т зерна в год²²⁰.

В целях развития портовой инфраструктуры, привлечения логистических компаний и диверсификации грузовой базы экспорта Казахстана порты Актау и Курык были включены в специальную свободную экономическую зону «Морпорт Актау». До конца 2025 г. планируется создать контейнерный хаб, что позволит Казахстану стать крупнейшим контейнерным

²¹⁹ Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок // Информационно-правовая система «Юрист» [Электронный ресурс]. – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=33622615 (Дата обращения: 01.02.2025)

²²⁰ В Казахском порту Курык запустили зерновой терминал // Информационное агентство «Медиапалуба» [Электронный ресурс]. – URL: <https://paluba.media/news/181374> (Дата обращения: 03.02.2025)

игроком на Каспии и увеличить объемы транспортировки грузов, включая транзитные, по маршруту «Срединного коридора»²²¹.

Туркменистан имеет 1 международный порт на Каспии – порт Туркменбаши. Порт расположен на восточном побережье Каспийского моря в западной части страны в городе Туркменбаши²²². В целях развития транспортно-логистического потенциала страны и развития несырьевого сектора экономики Туркменистана, в 2014 г. в соответствии со «Стратегией развития Туркменбашинского Международного морского порта и торгового флота Туркменистана до 2020 года» началось строительство нового Туркменбашинского международного морского порта, который был сдан в эксплуатацию в 2018 г.

Площадь международного морского порта Туркменбаши составляет 150 га. Порт имеет 8 причалов и включает в себя терминал генеральных грузов, терминал сыпучих грузов, контейнерный терминал, терминал пропилена, нефтеналивные терминалы, паромный терминал²²³.

Туркменбашинский международный морской порт располагает современной транспортно-логистической инфраструктурой, включающей автомобильные дороги протяженностью порядка 4 км и железнодорожные пути общей длиной около 30 км²²⁴.

На современном этапе развития транспортно-логистических систем стран Каспийского региона пропускная способность портов выступает одним из ключевых фактором, определяющим эффективность грузоперевозок и интеграции региона в международные торговые коридоры. Суммарная

²²¹ Порты Актау и Курык включены в состав СЭЗ «Морпорт Актау» // ИАА «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL:

<https://portnews.ru/news/348737/#:~:text=Территория%20Актауского%20морского%20торгового%20порта,СЭЗ%20«Морпорт%20Актау»>. (Дата обращения 5.02.2024)

²²² Ранее Красноводск

²²³ Туркменбашинский Международный морской порт // Сайт Туркменбашинского Международного морского порта [Электронный ресурс]. – URL: https://port.com.tm/?page_id=12&lang=ru (Дата обращения 10.02.2024)

²²⁴ О порте // Сайт Туркменбашинского Международного морского порта [Электронный ресурс]. – URL: https://port.com.tm/?page_id=5999&lang=ru (Дата обращения 10.02.2024)

пропускная способность каспийских портов составляет порядка 113 млн т (рис. 3.8).

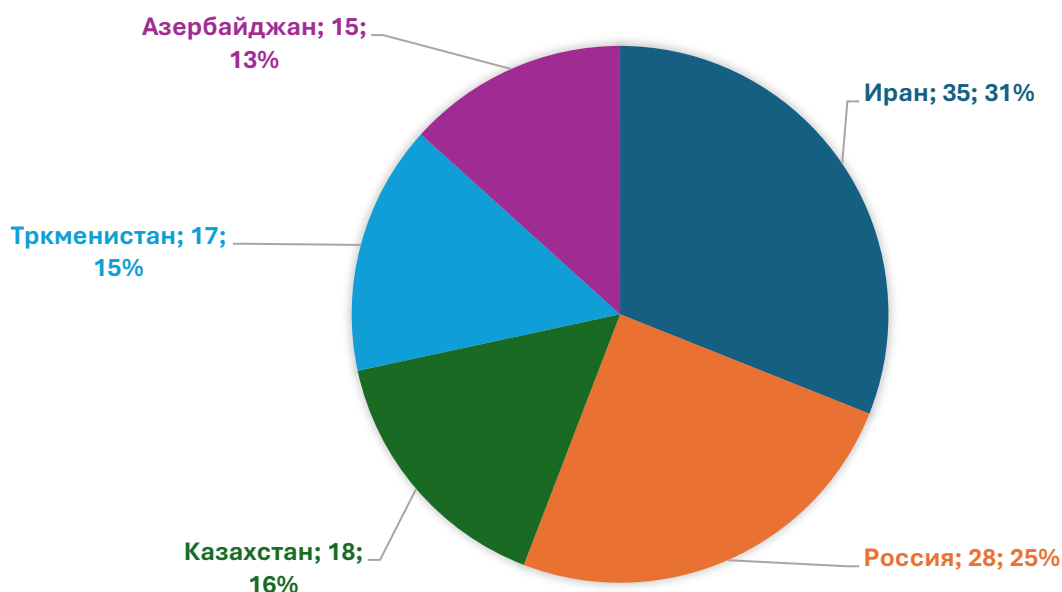


Рисунок 3.8. Пропускная способность портов в акватории Каспийского моря по странам «Каспийской пятерки», млн т и %

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Распоряжение Росморречфлота от 08.07.2010 № АД-180-р (ред. от 28.07.2023) «О внесении сведений о морском порте Астрахань в Реестр морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_224169/ (Дата обращения: 05.03.2025); Распоряжение Росморречфлота от 31.05.2010 г. № АД-138-р «О внесении сведений о морском порте Оля в Реестр морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_228820/ (Дата обращения: 05.03.2025); Распоряжение Росморречфлота от 18.01.2011 № АД-3-р «О внесении изменений в сведения о морском порте Махачкала в Реестре морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_229628/ (Дата обращения: 05.03.2025); О порте // Официальный сайт Туркменбашинского Международного морского порта [Электронный ресурс]. – URL: https://port.com.tm/?page_id=5999&lang=ru (Дата обращения: 10.01.2025); О порте // Официальный сайт Бакинского Международного Морского Торгового Порты [Электронный ресурс]. – URL: <https://portofbaku.com/ru/page/bizim-liman/liman-haqqinda> (Дата обращения: 10.01.2025); В порту Курык построят логистический центр и зерновой терминал // Информационное агентство «Медиапалуба» [Электронный ресурс]. – URL: <https://paluba.media/news/178276> (Дата обращения: 10.01.2025); Инфраструктура // Официальный сайт АО «НК «Актауский морской торговый порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portaktau.kz/kz/glavnaya/infrastruktura/> (Дата обращения: 10.01.2025); Порт «Каспиан» – ключ к контролю над торговыми путями в Евразию // Tasnim News Agency [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.tasnimnews.com/ru/news/2025/03/17/3277141/порт-каспиан-ключ-к-контролю-над-торговыми-путями-в-евразию> (Дата обращения: 01.04.2025)

На сегодняшний день лидером по пропускной способности портов на Каспии является Иран (около 35 млн т), наименьшая пропускная способность в акватории Каспийского моря обеспечена в Азербайджане (17 млн т). Среди

портов наибольшей пропускной способностью обладает порт Туркменбаши (Туркменистан).

Каспийское море играет важную роль в транспортно-логистической системе Евразии, обеспечивая связь между странами региона и глобальными торговыми маршрутами. Все прикаспийские государства активно вовлечены в морские перевозки на Каспии, что подтверждается картой направлений грузопотоков, перевозимых морем (рис. 3.9).

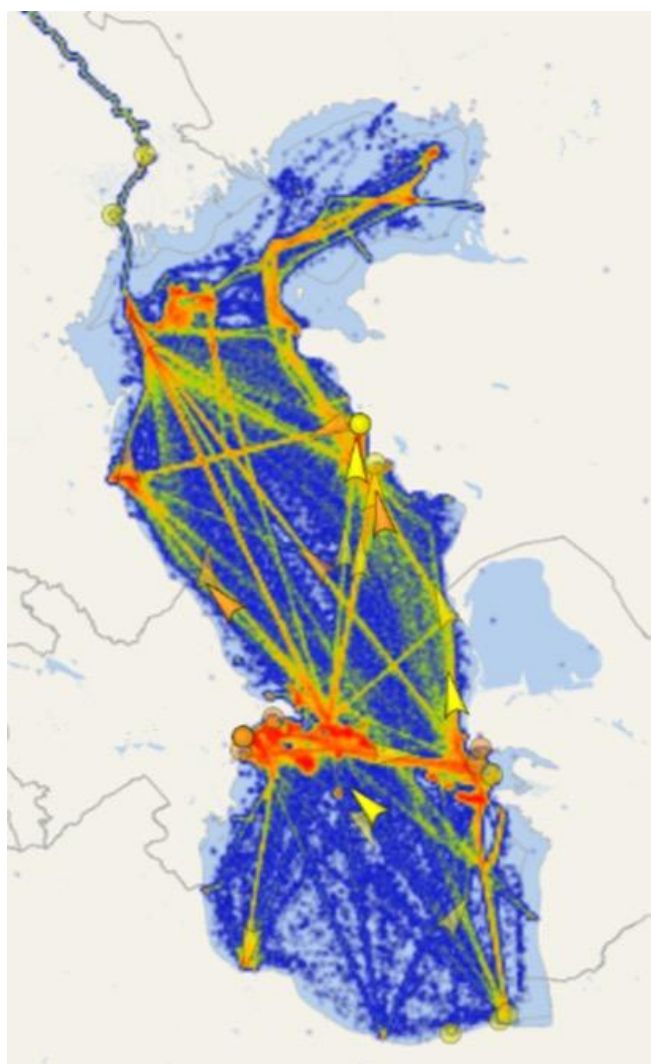


Рисунок 3.9. Карта концентрации грузопотоков на Каспии

Источник: Международная справочная база судоходства Vessel Finder [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vesselfinder.com/ru> (Дата обращения: 13.04.2025)

Грузопотоки, представленные на рисунке, осуществляются исключительно судами под национальными флагами прикаспийских стран.

Торговый флот на Каспии состоит преимущественно из судов типа «река-море» («Волго-Балт»/«Волго-Балт макс» и «Волго-Дон»/«Волго-Дон макс»), а также условно «каспийского типа» с максимальной осадкой в 4,54 м²²⁵. При этом большая часть судов была построена с начала 1980-х до середины 2000-х гг.²²⁶ Совокупный торговый флот «Каспийской пятерки» на сегодняшний день составляет 300 судов различного типа (рис. 3.10).

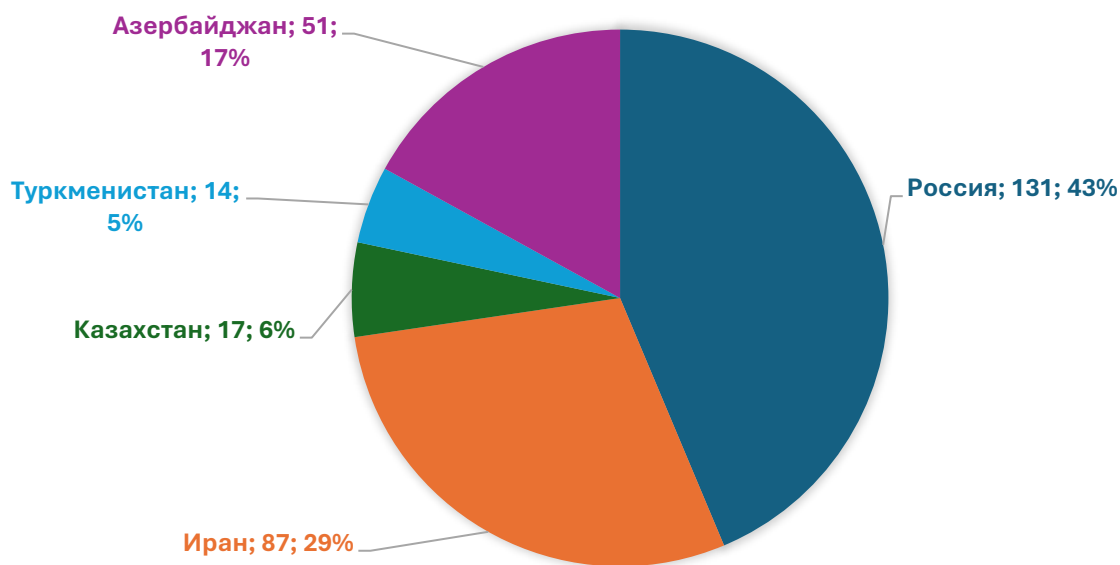


Рисунок 3.10. Торговый флот на Каспии по странам «Каспийской пятерки» в 2024 г., ед. и %

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Регистровая книга // Российский морской регистр судоходства [Электронный ресурс] – URL: <https://lk.rs-class.org/regbook/regbookVessel?ln=ru> (Дата обращения: 13.04.2025); Number of Iran's Merchant Ships in Caspian Sea Rises to 87 // Ports and Maritime Organization of Iran [Электронный ресурс]. – URL: <https://en.pmo.ir/en/news/66432/Number-of-Iran-s-merchant-ships-in-Caspian-Sea-rises-to-87> (Дата обращения: 13.04.2025); Отдельная финансовая отчетность ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» за 2023 год // Сайт ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» [Электронный ресурс]. – URL: <https://kmtf.kz/ru/investors/otchetnost> (Дата обращения: 14.04.2025); Информация о флоте // Сайт АОЗТ «Морской торговый флот» [Электронный ресурс]. – URL: <https://mmf.com.tm> (Дата обращения: 14.04.2025)

Российский торговый флот был определен на основе портов приписки – порты Махачкала, Астрахань, Оля. Суммарное количество российских

²²⁵ Пак Е. В. Потенциал Каспийского региона в обеспечении транспортной «связности» в Евразии / Е. В. Пак, П. А. Щепетов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 4(177). – С. 649-655.

²²⁶ Зайцев А. И. Каспийский транзит – 2024 / А. И. Зайцев // Морбаза. – 2024. – № 2(4). – С. 6-14

торговых судов – 131 ед. Все они находятся в собственности множества коммерческих организаций.

По состоянию на конец 2024 г. торговый флот Исламской Республики Иран на Каспии насчитывает 87 судов различных типов. При этом за 2024 г. количество иранских судов в акватории Каспийского моря увеличилось на 15 ед.

Транспортировка грузов по акватории Каспийского моря Туркменистаном осуществляется национальным морским перевозчиком – акционерным обществом закрытого типа «Морской торговый флот». Торговый флот компании насчитывает 14 судов, среди которых 2 парома, 4 сухогруза и 8 танкеров.

Азербайджанская Республика располагает значительным торговым флотом на Каспии, включающим 51 судно различных типов, находящееся в собственности ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство». Правда, часть из этих судов работают за пределами Каспийского моря – в Черном, Средиземном и Азовском морях. В состав флота входят 20 танкеров, 12 паромов, 16 сухогрузов, 1 судно типа Ro-Ro и 2 судна типа Ro-Pax.

Торговый флот Казахстана на Каспии представлен 17 судами: 10 танкерами, 4 сухогрузами и 3 контейнеровозами. Национальным оператором Казахстана является созданное в 1998 г. ТОО «НМСК «Казмортрансфлот». Компания обладает уникальными судами для Каспийского моря – контейнеровозами (судно «Барыс» было переоборудовано под контейнеровоз в 2021 г., судно «Сункар» – в 2022 г., судно «Беркут» – в 2023 г.). Ранее суда эксплуатировались для транспортировки негабаритных модулей по маршруту Курык – Прорва для нужд «Тенгизшевройл». В целом на Каспии сложилась практика перевозки контейнеров на крышках трюмных люков (deck cargo). Уникальность данных судов заключается в том, что их конструкция не

предусматривает наличие таких крышек²²⁷. Суда «Барыс» и «Сункар» эксплуатируются на фидерной линии Актау – Баку – Актау²²⁸.

Каждая страна из «Каспийской пятерки» в той или иной мере стремится развивать портовую инфраструктуру страны и собственный торговый флот, в т.ч. для развития перевозок по МТК.

Для Каспийского региона характерно наличие нескольких, порой альтернативных друг другу коридоров. Так, наиболее значимыми международными транспортными коридорами, проходящими через акваторию Каспийского моря, являются МТК «Север-Юг» и «Срединный коридор». Представляется, что их сопряжение внесет значительный вклад в обеспечение транспортной «связности» Евразии.

Совокупный грузопоток по МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору» в 2024 г. составил 11,4 млн т. (рис. 3.11).

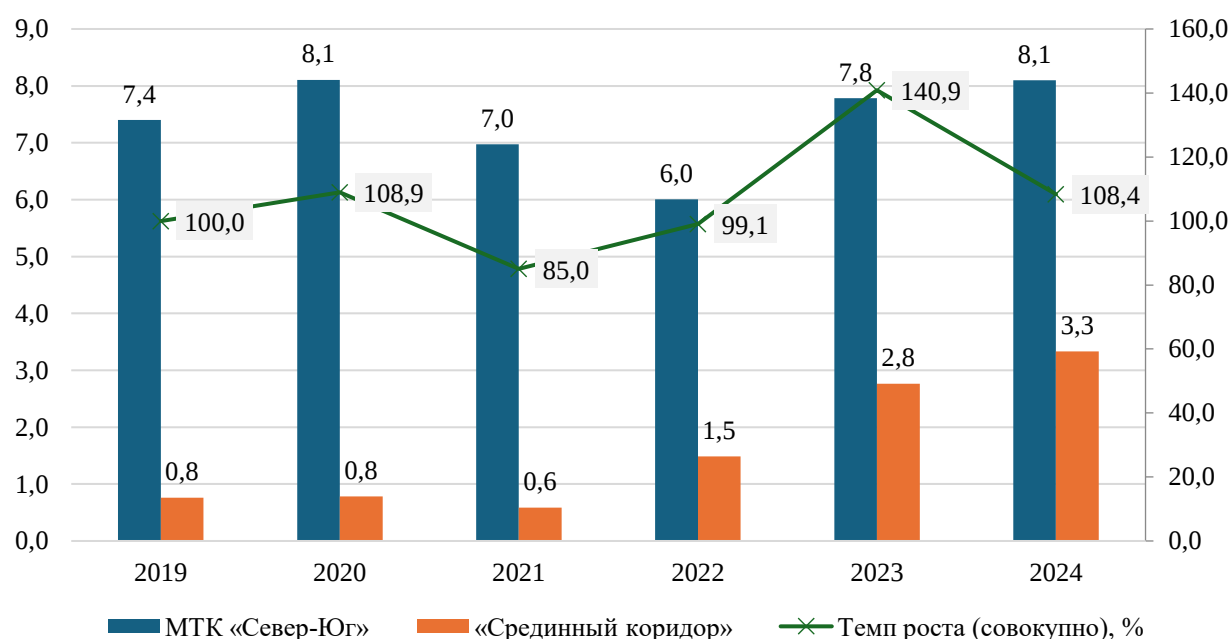


Рисунок 3.11. Грузопоток по транскаспийской ветки МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору» в 2019-2024 гг., млн т

Источник: составлено на основе данных Показатели работы морских портов // Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL:

²²⁷ Пак Е. В. Потенциал Каспийского региона в обеспечении транспортной «связности» в Евразии / Е. В. Пак, П. А. Щепетов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 4(177). – С. 649-655. – DOI 10.34925/EIP.2025.177.4.106

²²⁸ Отдельная финансовая отчетность ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» за 2023 год // Сайт ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» [Электронный ресурс]. – URL: <https://kmtf.kz/ru/investors/otchetnost> (Дата обращения: 14.04.2025)

https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyye_portovyye_sboryi.html (Дата обращения 30.01.2025); Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) // Международная ассоциация «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут» [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/> (Дата обращения 30.01.2025).

Объем перевозимых грузов в меридиональном направлении (по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг») значительно выше, чем в широтном (по «Срединному коридору»). В 2024 г. совокупный объем перевозок относительно 2019 г. увеличился на 3,3 млн т (темп прироста составил 40,1%), что в контексте Каспийского бассейна является значительным приростом.

В 2023 г. по маршрутам транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» и «Срединного коридора» совокупно было перевезено 22,53 тыс. ДФЭ. При этом объем контейнерных перевозок по маршруту ТМТМ (по официальной статистике) превышает объем контейнерных перевозок по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» в 10 раз. Информация за 2024 г. по обоим маршрутам сознательно не приводятся, так как агрегированные данные по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» отсутствуют, а официальные данные по «Срединному коридору» вызывают определенную дискуссионность в экспертных кругах.

Важно подчеркнуть, что организационно-экономические барьеры функционирования «Срединного коридора» во многом повторяют ограничения транскаспийской ветви МТК «Север-Юг», в частности, на маршруте ТМТМ отсутствует единый транспортно-логистический оператор, а также не применяется единый транспортный документ²²⁹. Представляется, что кооперация в одновременном развитии и преодолении существующих ограничений двух МТК приведет к значительному росту грузопотока и заинтересованности грузоотправителей к проектам.

Каспийское море является достаточно крупным транспортным хабом развитие которого находится в руках 5 прикаспийских государств. Портовая инфраструктура Каспия развивается, модернизируется, строятся и

²²⁹ Щепетов П. А. «Срединный коридор» как элемент евразийской транспортно-логистической системы / П. А. Щепетов // Вестник транспорта. – 2025. – № 4. – С. 16-18.

планируются к строительству новые порты (например, четвертый каспийский порт России – порт Лагань в Калмыкии). Торговый флот, осуществляющий транспортировку грузов в Каспийском море, увеличивается и модернизируется (например, переоборудованные контейнеровозы Казахстана). Все это оказывает положительное влияние на уровень транспортной «связности» Евразии в меридиональном и широтном направлениях. Однако имеющаяся транспортно-логистическая инфраструктура на Каспии не готова к массовому увеличению грузопотока по МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору».

3.3. Перспективы развития МТК «Север-Юг» и интересы России

Устранение существующих барьеров, ограничивающих эффективное развитие МТК «Север-Юг» требует участия всех заинтересованных стран. При этом элиминация имеющихся ограничений может потребовать значительных материальных затрат, а также определенной политической воли.

Основными перспективами и возможностями от развития МТК «Север-Юг» для России видятся следующие:

- 1) развитие внешнеэкономических отношений со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг»,
- 2) диверсификация торговых потоков, формирование независимой от санкционной политики Западных стран системы транспортных маршрутов;
- 3) повышение уровня обеспечения продовольственной безопасности страны;
- 4) развитие транспортной «связности» как на мезоуровне (внутри страны, «связность» регионов России, по которым проходит МТК «Север-Юг»), так и на макроуровне («связность» Евразии в меридиональном направлении);

5) реализация транзитного потенциала страны, в особенности после снятия санкций, ограничивающих перевозки по коридору в направлении Северная Европа/страны Прибалтики – Россия – Иран – Индия;

6) более активное внедрение цифровых технологий на транспорте и в логистике в работу МТК «Север-Юг».

Развитие внешнеэкономических отношений со странами, «тяготеющими к МТК «Север-Юг», выражающееся в т.ч. в росте объеме грузоперевозок по коридору.

Транскаспийская ветвь МТК «Север-Юг» видится как наиболее перспективная из трех участков коридора (она и взята за основу для модели), так как не требует существенных инвестиций в инфраструктуру других государств, имеет наиболее обширные исторические предпосылки для развития, выражающиеся в длительной истории использования маршрута, а также статистка формирования ее грузопотока наиболее понятна.

Для прогнозирования дальнейшего развития маршрута представляется необходимым построить соответствующую эконометрическую модель. Предполагается, что основные показатели модели могут быть следующие: грузопоток Транскаспийской ветки МТК «Север-Юг» (y), совокупный внешнеторговый оборот стран, «тяготеющих к МТК «Север-Юг» (x_1), номинальный ВВП стран, «тяготеющих к МТК «Север-Юг» (x_2), наличие или отсутствие санкционного давления на Россию (x_3), количество портов на Каспии (x_4) и российский экспорт транспортных услуг (x_5) (табл. 3.1).

Таблица 3.1. Данные для эконометрической модели грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» в 2006-2023 гг.

Год	Грузопоток (млн т)	Внешнеторг. оборот (млрд долл.)	ВВП (млрд долл.)	Санкции (0/1)	Количество портов на Каспии (ед.)	Экспорт транспортных услуг России (млн долл.)
1	2	3	4	5	6	7
2006	4,8	1120,6	2593,6	0	10	4669
2007	6,4	1350,4	3353,4	0	10	5156
2008	9,8	1809,4	3874,6	0	10	6688
2009	10,0	1341,6	3527,3	0	10	5048

Продолжение таблицы 3.1

1	2	3	4	5	6	7
2010	10,9	1711,6	4327,8	0	10	5746
2011	10,6	2259,4	5272,0	0	10	6352
2012	10,0	2297,4	5525,2	0	10	6401
2013	7,9	2291,4	5561,5	0	10	6320
2014	7,9	2184,6	5491,2	0	10	6477
2015	6,7	1652,5	4730,7	0	10	5582
2016	6,0	1560,6	4822,5	0	11	5889
2017	4,0	1896,0	5566,9	0	11	7090
2018	4,8	2096,6	5657,2	0	11	7729
2019	7,4	2015,8	5745,7	0	11	6438
2020	8,1	1656,7	5258,9	0	12	7525
2021	7,0	2340,1	6344,1	0	12	9534
2022	6,0	2761,7	7109,7	1	12	6520
2023	7,8	2585,1	7107,5	1	12	5795

Источник: составлено автором на основе Щербанин Ю. А., Голыжникова Д. Ю. Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегрузы - некоторые соображения / Ю. А. Щербанин, Д. Ю. Голыжникова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – №4. – С. 18-36. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksportnye-gruzopotoki-cherez-morskie-porty-rossii-neftegruzy-nekotorye-soobrazheniya>; Показатели работы морских портов // Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html (Дата обращения 30.01.2025); Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025); База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 25.01.2025); 244. Services (BPM6): Exports and Imports by Service-category and by Trade-partner, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner> (Дата обращения: 10.01.2025)

Как видно из таблицы, наибольший грузопоток по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» был зафиксирован в 2010 г., наименьший – в 2017 г. При составлении ряда «Санкции» (0/1) за 1 были приняты санкции, введенные против России в 2022, как оказавшие наибольшее влияние на сферу торговли и грузоперевозок.

На основе представленных в таблице данных построена тепловая карта корреляций (рис. 3.12).

Между показателями «внешнеторговый оборот (млрд долл.)» и «ВВП (млрд долл.)» наблюдается корреляция в 0,92, что может свидетельствовать о наличии мультиколлинеарности между ними.

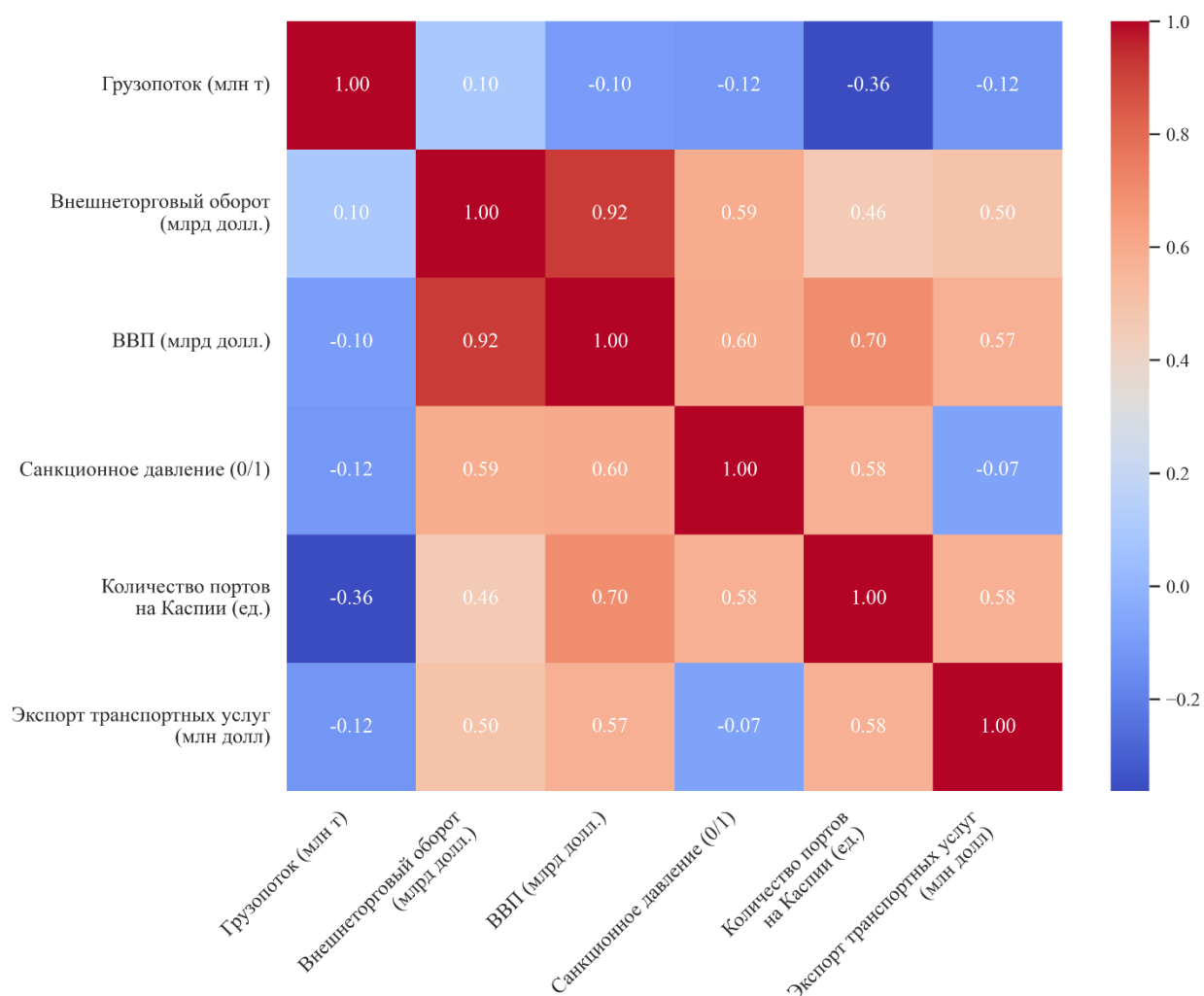


Рисунок 3.12. Тепловая карта корреляций между показателями модели

Источник: составлено автором

Для проверки наличия мультиколлинеарности необходимо провести расчет коэффициента VIF (variance inflation factor) (табл. 3.2.)

Таблица 3.2. Коэффициенты VIF

Показатель	VIF
Константа	2154,2
Грузопоток (млн т)	1,4
Внешнеторговый оборот (млрд долл.)	41,1
ВВП (млрд долл.)	29,1
Санкционное давление (0/1)	16,3
Количество портов на Каспии (ед.)	21,3
Экспорт транспортных услуг (млн долл.)	13,3

Источник: составлено автором

Как видно из таблицы, ряд коэффициентов VIF больше 10, что говорит о выраженной мультиколлинеарности.

Поскольку ВВП и внешнеторговый оборот являются значимыми показателями для прогнозирования будущего грузопотока МТК «Север-Юг», целесообразно заменить их на показатель «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» (внешнеторговая квота) (рис. 3.13).

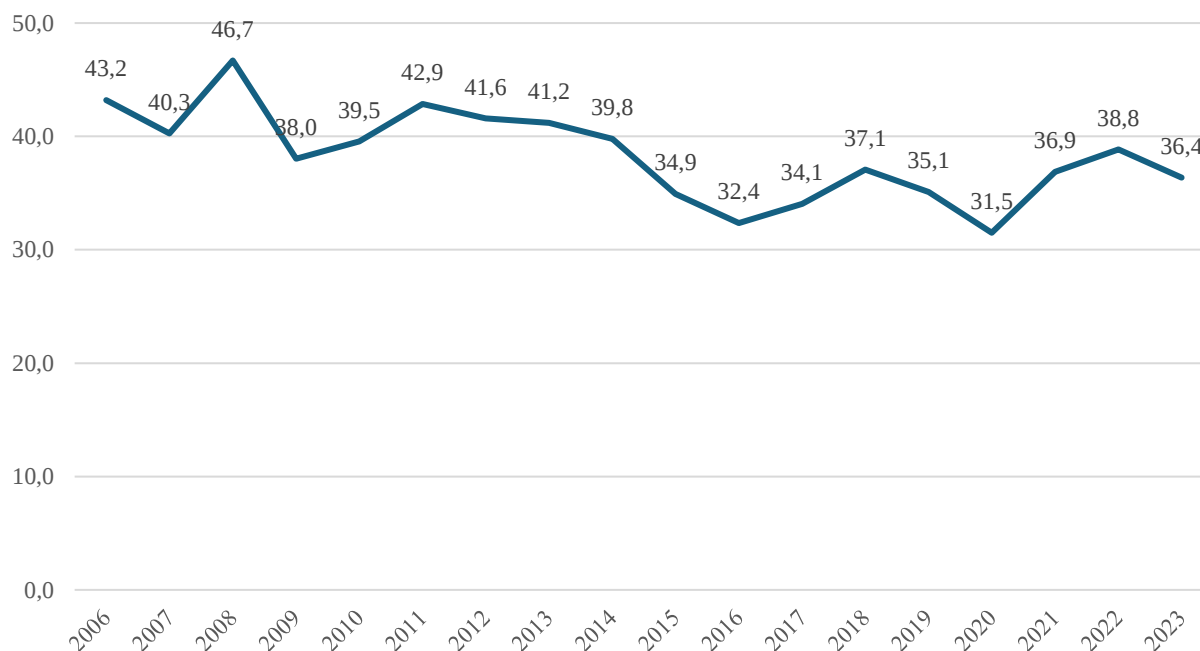


Рисунок 3.13. Отношение внешнеторгового оборота к ВВП (внешнеторговая квота) в 2006-2023 гг., %

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix> (Дата обращения: 10.01.2025); База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org> (Дата обращения: 25.01.2025);

Как видно из рисунка, наибольшее значение внешнеторговой квоты было зафиксировано в 2008 г., а наименьшее – в 2015 г.

Произведя замену показателей, повторно построим тепловую карту корреляций (рис. 3.14).

Как видно из рисунка, корреляции между показателями демонстрируют положительную динамику относительно первой итерации.

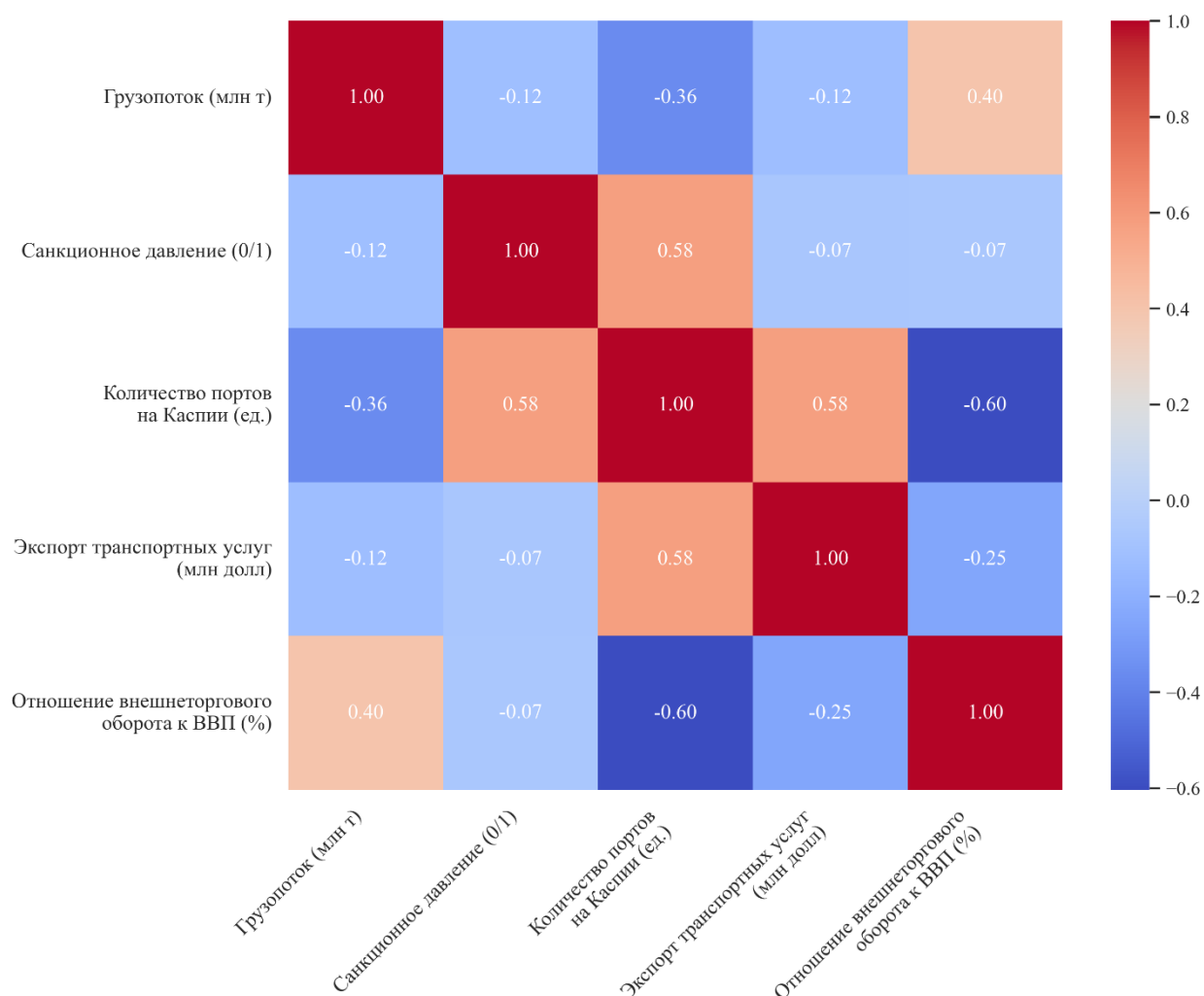


Рисунок 3.14. Тепловая карта корреляций между показателями модели

Источник: составлено автором

Для того, чтобы убедиться в отсутствии мультиколлинеарности в модели, произведем повторный расчет коэффициента VIF (табл. 3.3).

Таблица 3.3. Коэффициенты VIF

Показатель	VIF
Константа	2174,7
Грузопоток (млн т)	1,2
Отношение внешнеторгового оборота к ВВП (%)	2,9
Санкционное давление (0/1)	4,3
Количество портов на Каспии (ед.)	9,9
Экспорт транспортных услуг (млн долл.)	3,6

Источник: составлено автором

Наконец, мультиколлинеарность между данными отсутствует, что делает возможным построение модели.

Однако перед эти проверим данные по грузопотоку транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» на отсутствие статистических выбросов, способных негативно повлиять на качество модели (рис. 3.15).

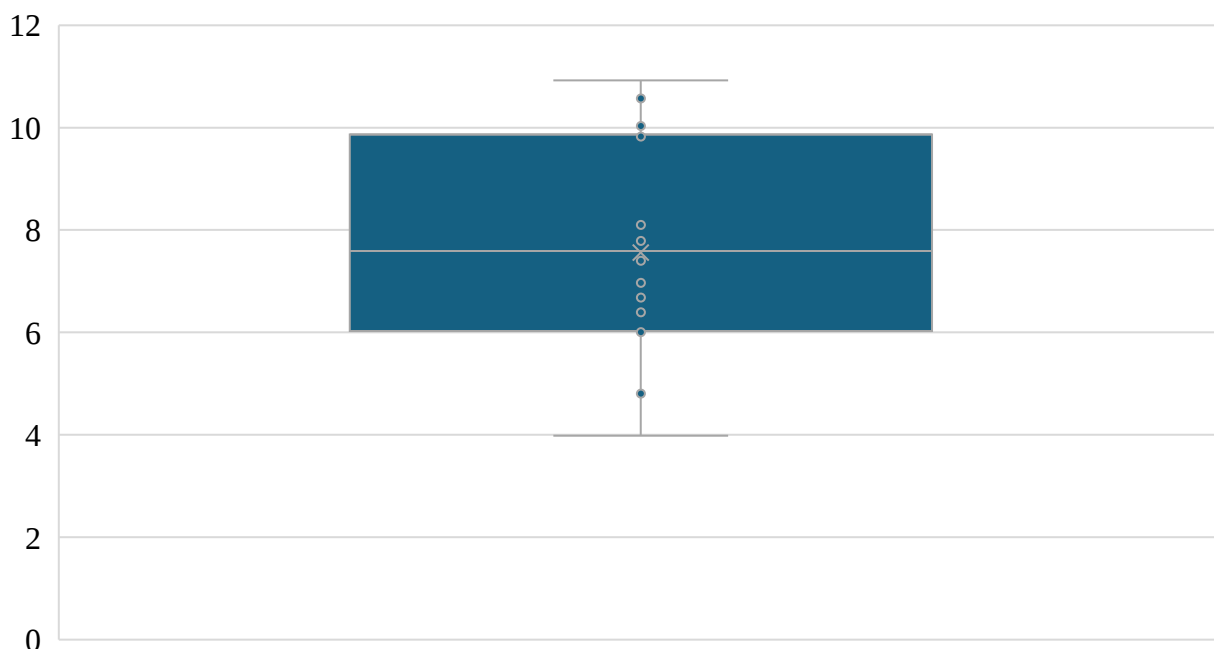


Рисунок 3.15. Проверка показателя «Грузопоток» на наличие статистических выбросов

Источник: составлено автором

Построенная нами диаграмма «ящик с усами» (box-plot) позволяет говорить об отсутствии статистических выбросов.

Для анализа и прогнозирования грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» применялся комплексный подход с использованием инструментов машинного обучения. Для прогнозирования грузопотока была выбрана модель градиентного бустинга (библиотека XGBoost), которая демонстрирует высокую эффективность при работе с табличными данными.

Перед обучением данные были разделены на обучающую и тестовую выборки в соотношении 80/20. Для повышения качества модели применялось масштабирование признаков с использованием стандартизации (StandardScaler). Для повышения качества модели были добавлены лаговые переменные для учета временной зависимости грузопотока. Оценка модели на

тестовых данных: $RMSE = 0,17$; $R^2 = 0,67$. Это является не идеальным показателем, но характеризует модель как приемлемую.

Для прогнозирования данных будущих периодов для показателей «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)» была применена линейная регрессия. Для остальных показателей значения задавались вручную.

При прогнозировании будущих периодов был использован сценарный подход:

- 1) базовый сценарий («Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)» на уровне тренда, санкции сохраняются);
- 2) оптимистичный сценарий (применение повышающего коэффициента 1,5 к тренду показателей «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)», снятие санкций в 2026 г.);
- 3) пессимистичный сценарий (применение понижающего коэффициента 0,5 к тренду показателей «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)», санкции сохраняются).

Полученные данные объединены с историческими в рамках графика (рис. 3.16).

Исходя из полученных результатов, можно сделать парадоксальный вывод, что при улучшении экономических показателей, грузопоток по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» снижается.

Данный результат можно объяснить двумя тезисами:

- 1) недостаточное количество данных (временной промежуток) для более точного прогнозирования будущих периодов;
- 2) значительная зависимость грузоперевозок по МТК «Север-Юг» от «политической воли» его участников.

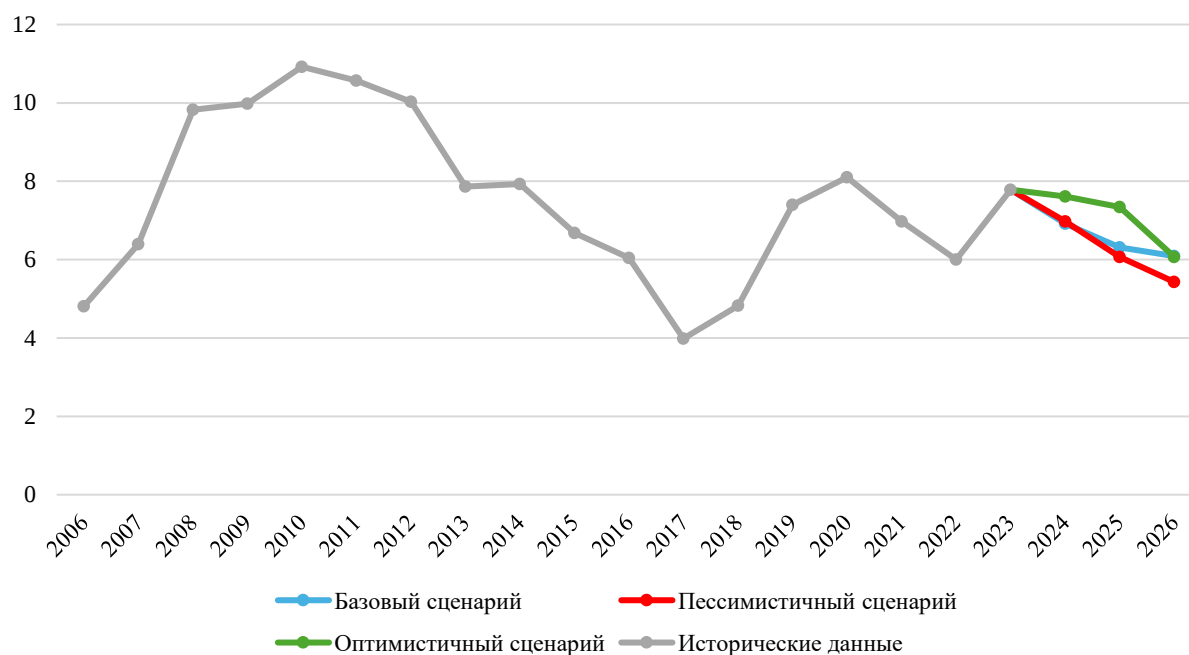


Рисунок 3.16. Прогноз грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» до 2026 гг., млн т

Источник: составлено автором

Полученные эмпирическим путем результаты подтверждают вывод, сформулированный А. М. Голубчиком на основе его практического опыта и непосредственного участия в организации грузоперевозок по МТК «Север-Юг» и строительстве инфраструктурных объектов коридора²³⁰.

Ввиду того, что объем грузопотока по транскаспийскому направлению МТК «Север-Юг» определяется в значительной мере не экономическими, а преимущественно геополитическими факторами, целесообразно использовать вероятностный подход к прогнозированию его параметров. В связи с этим, предлагается дополнить проведенный анализ прогнозом, сделанным на основе метода Монте-Карло, который позволит оценить диапазон возможных значений грузопотока (рис. 3.17).

²³⁰ Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север-Юг» / А. М. Голубчик // Вестник транспорта. – 2022. – № 10. – С. 15-17; Голубчик А. М. Зачем России новый Шелковый Путь / А. М. Голубчик // Журнал «Логистик и Система». – 2008. – №11. – С. 44-49; Голубчик А. М. Каспийские зори: рассвет или закат? / А. М. Голубчик // Логистик и Система. – 2006. – №3. – С. 46-53

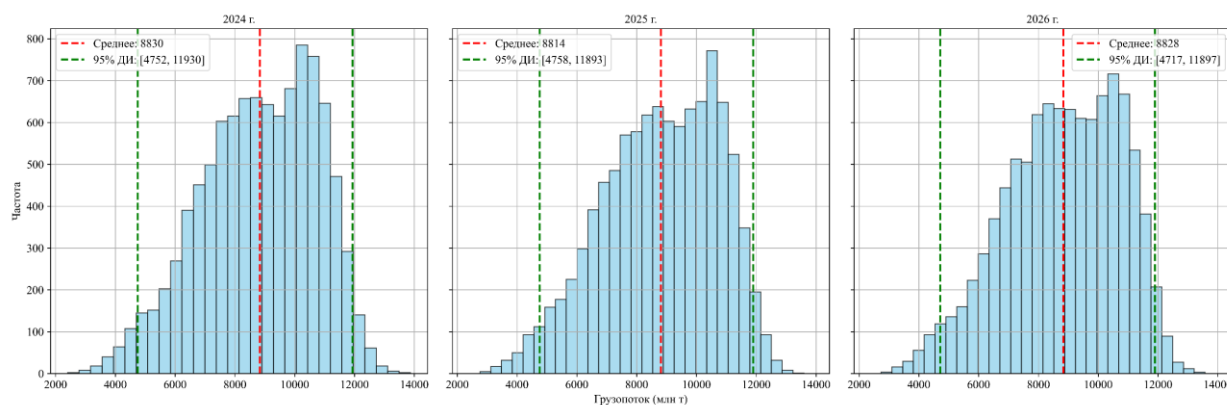


Рисунок 3.17. Прогноз грузопотока по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» на основе метода Монте-Карло, тыс. т

Источник: составлено автором

Как видно из рисунка, усредненное значение прогноза грузопотока транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» в 2026 г. составляет 8,8 млн т.

Таким образом, выявлено, что существенного роста грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» (вероятно, по западной и восточным ветвям тоже) не предвидится. Однако, данный вывод не говорит, о том, что коридор «не нужен» России. На сегодняшний день МТК «Север-Юг» формирует систему транспортных маршрутов, не зависящих от санкционной политики Западных стран, позволяя диверсифицировать собственные торговые и транспортные потоки. Диверсификация необходима в первую очередь для обеспечения стабильных и устойчивых поставок необходимых товаров. Так, например, по МТК «Север-Юг» в 2023 г. были произведены перевозки бананов из Индии, потребность в которых возникла в связи с перебоями поставок из Эквадора²³¹.

Немаловажную роль МТК «Север-Юг» играет и в обеспечении продовольственной безопасности России. Основными показателями уровня обеспечения продовольственной безопасности являются продовольственная независимость, экономическая и физическая доступности продовольствия.

²³¹ Щепетов П. А. Особенности организации перевозки сельскохозяйственной продукции по международному транспортному коридору «Север-Юг» / П. А. Щепетов // Мировое и национальное хозяйство. – 2025. – № 1(69). – С. 79-95

Продовольственная независимость выражается в количественной характеристике уровня самообеспечения основными продуктами питания (табл. 3.4.)

Таблица 3.4. Уровень самообеспечения основными продуктами питания в Российской Федерации в 1999–2023 гг., %

Продукция	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023	Порог. знач.
Зерно	66,2	120,8	116,3	148,2	135,9	153,7	170,6	165,6	173,5	95
Мясо	65,2	65	62,6	66,6	74	82,8	93,5	100,1	101,7	85
Молоко	87,3	88,9	82,5	83,2	81,5	78,6	82,3	84	86	90
Яйца	97,6	98,4	98,7	98,9	98	97,6	97,9	97,4	98,6	-
Картофель	89	101,6	100,7	100	113	101,1	91,1	89,2	101	95
Овощи и продовольствен. бахчевые культуры	83,5	93,4	84,9	86,8	93,2	90,2	87,6	86,3	89,1	90
Фрукты и ягоды	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	33,1	42,4	44,6	60
Рыба и рыбопродукты в живом весе	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	138,7	160,7	152,9	85

Источник: составлено на основе данных Сельское хозяйство в России // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13226> (Дата обращения: 15.02.2025)

Как видно из таблицы, в 2023 г. уровень самообеспечения не соответствует пороговому значению по ряду продуктов питания: молоко, овощи и продовольственные бахчевые культуры, фрукты и ягоды. При этом уровень самообеспечения молоком, фруктами и ягодами ни разу не превышал установленного порогового значения. Правда, необеспечение продовольственной независимости овощами и продовольственными бахчевыми культурами, фруктами и ягодами носит естественный характер. Достаточный объем этих сельскохозяйственных культур может быть произведен преимущественно в южных регионах страны, где климатические условия наиболее благоприятны для их выращивания.

В качестве показателя доступности продовольствия целесообразно рассмотреть среднедушевое потребление основных продуктов питания (табл. 3.5).

Таблица 3.5. Среднедушевое потребление основных продуктов питания
в 1999–2023 гг., кг

Продукция	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017	2020	2023	Порог. знач. ²³²
Мясо и мясопродукты в пересчете на мясо	45	50	55	66	71	74	74	76	80	74
Молоко и молочные продукты в пересчете на молоко	214	227	234	241	243	239	228	238	247	322
Яйца и яйцепродукты - штук	221	244	250	253	272	266	277	281	290	260
Картофель	108	106	109	106	96	92	90	86	86	90
Овощи и продовол. бахчевые культуры	79	80	87	99	102	101	103	106	105	140
Фрукты и ягоды	27	39	46	53	59	62	59	61	66	100
Сахар	34	36	38	39	40	40	39	39	39	8
Масло растительное	9,3	10,5	12,1	12,7	13,5	13,7	13,8	13,8	13,8	12
Рыба и рыбопродукты в живом весе (весе сырца)	н/д	н/д	н/д	н/д	25,3	25,6	22,8	19,9	22,6	28
Хлебные продукты	119	121	121	119	118	118	116	114	112	97

Источник: составлено автором на основе данных Потребление основных продуктов питания населением Российской Федерации // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11110/document/13278> (Дата обращения: 15.02.2025)

Как видно из таблицы, потребление молока и молочных продуктов в пересчете на молоко, картофеля, овощей и продовольственных бахчевых культур, фруктов и ягод, рыбы и рыбопродуктов в живом весе (весе сырца) не соответствует пороговым значениям – рациональным нормам потребления. При этом потребление овощей и продовольственных бахчевых культур, фруктов и ягод в значительной степени ниже рациональных норм потребления.

²³² В качестве пороговых значений использованы рациональные нормы потребления пищевых продуктов, отвечающих современным требованиям здорового питания, рекомендованные министерством здравоохранения Российской Федерации

Показателем, характеризующим экономическую доступность продовольствия в России, является распределение среднедушевого потребления продуктов питания по 10-процентным группам в зависимости от объема доходов (рис. 3.18).

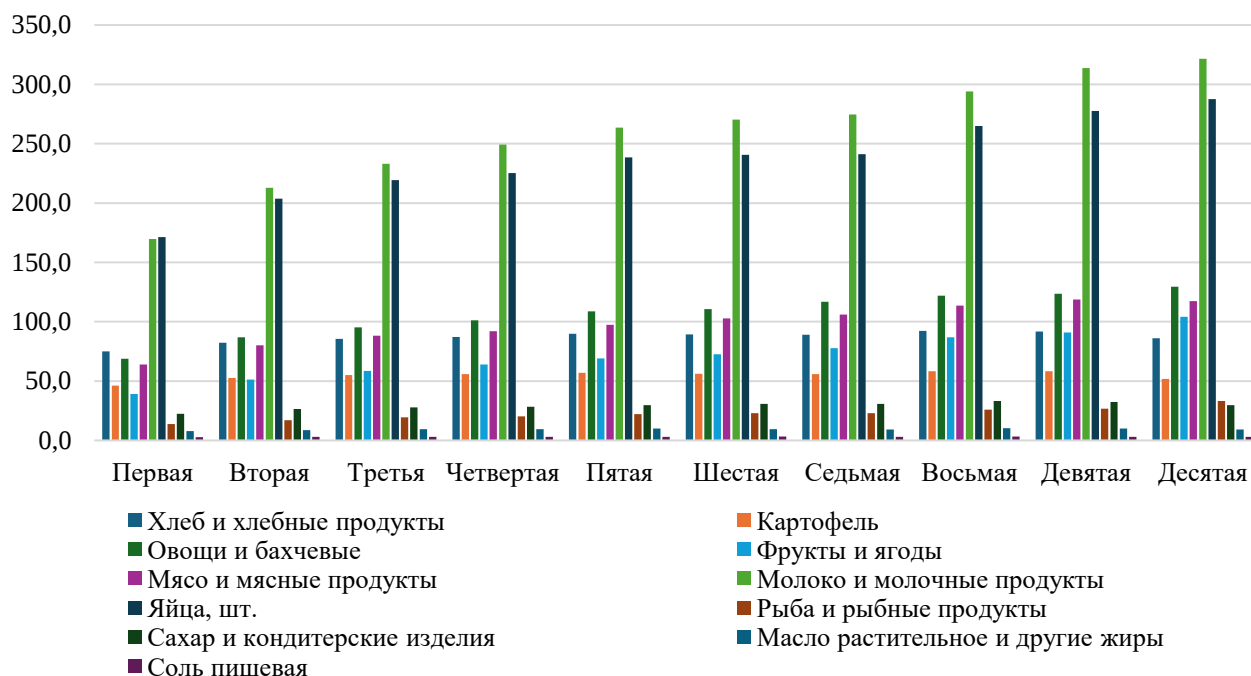


Рисунок 3.18. Среднедушевое потребление продуктов питания в домашних хозяйствах в зависимости от уровня среднедушевых располагаемых ресурсов, по 10-процентным (децильным) группам населения (2023 г.), кг

Источник: составлено автором на основе данных Потребление основных продуктов питания населением Российской Федерации // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11110/document/13278> (Дата обращения: 15.02.2025)

Как видно из рисунка, потребление различных продуктов питания в значительной степени зависит от уровня дохода, однако, уровень потребления фруктов и овощей достигает порогового значения только в домашних хозяйствах десятой группы, обладающих наибольшим доходом. Потребление овощей и продовольственных бахчевых культур не достигает рациональных норм ни в одной из групп домашних хозяйств.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что по состоянию на 2023 г. в России не в полной мере обеспечивается продовольственная безопасность. Внутреннее потребление не поддерживается за счет собственной продукции

по ряду показателей, среди которых особо выделяются овощи и продовольственные бахчевые культуры, фрукты и ягоды, по которым существуют угрозы отсутствия физической и экономической доступности.

Устранение выявленных угроз видится за счет увеличения импорта соответствующей сельскохозяйственной продукции. МТК «Север-Юг» обеспечивает доступ к экспортным рынкам необходимой продукции, что выражается в значительной доле продовольственных грузов в структуре грузопотока по коридору. Объем импорта продовольственных товаров России по МТК «Север-Юг» за 2021-2023 гг. имеет положительную динамику (рис. 3.19).

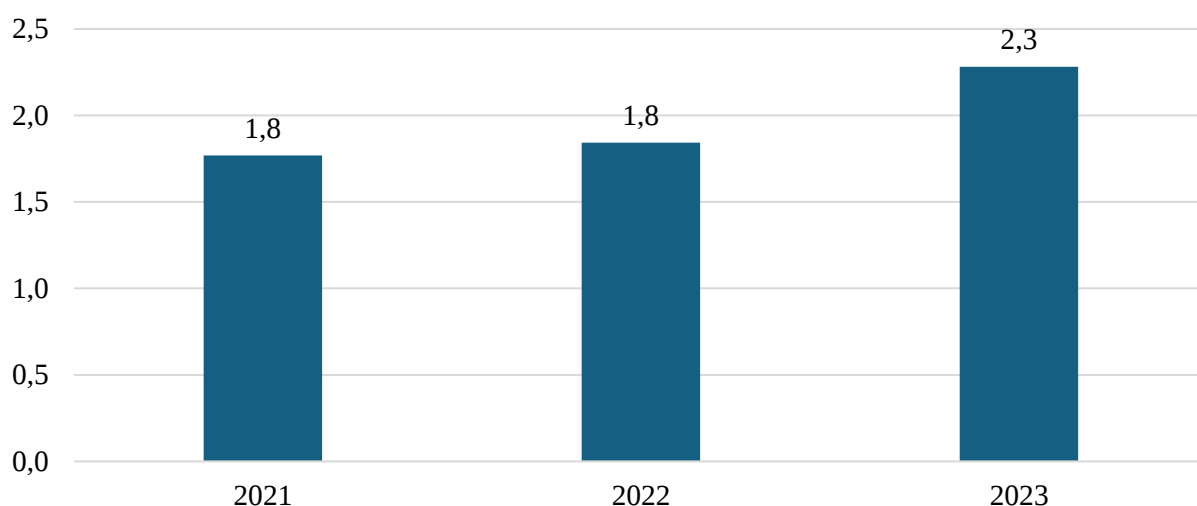


Рисунок 3.19. Импорт России сельскохозяйственной продукции по МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг., млн т

Источник: составлено автором на основе данных «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг» // N. Trans Lab [Электронный ресурс]. – URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (Дата обращения: 05.02.2025)

Как видно из рисунка, объем импортных поставок в Россию продовольственных товаров составляет значительную часть от общего грузопотока по МТК «Север-Юг». В тоже время, исходя из анализа потенциальной грузовой базы коридора, их доля может увеличиться, поскольку на импорт продовольственных товаров и живых животных из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», приходится 37,3% от общего импорта

России продовольственных товаров и живых животных, а на импорт фруктов и овощей – 32,5%.

Исходя из существующих проблем и ограничений развития МТК «Север-Юг», можно предложить ряд рекомендации, которые могут повысить эффективность функционирования коридора.

Во-первых, фундаментальным условием развития МТК «Север-Юг» видится создание единого транспортно-логистического оператора, предоставляющего мультимодальный, регулярный и сквозной сервис по коридору, в т.ч. контейнерный.

Одновременно с этим должна быть осуществлена гармонизация тарифной политики по всему маршруту коридора. Так, на сегодняшний день государства-участники СНГ ежегодно, на каждый фрахтовый год, устанавливают единую тарифную политику на перевозки грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении. Однако государства исходя из собственных экономических интересов имеют право самостоятельно повышать или понижать уровень ставок на перевозки и ставок дополнительных сборов и устанавливать правила, порядок и условия их применения, касающиеся транзитных перевозок и экспортно-импортных перевозок²³³. Так, например, с 7 марта 2025 г. Казахстанские железные дороги в 3 раза увеличили повышающий коэффициент на транзитные и экспортные перевозки на каменный уголь, зерновые, лом цветного и черного металлов, химикатов и др.²³⁴

Установленные тарифы, несмотря на предоставляемые тарифные скидки, остаются высокими, что сказывается на стоимости перевозок грузов

²³³ Приказ Минтранса России от 26 ноября 2024 г. № 416 «О Тарифной политике железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2025 фрахтовый год» // Официальный сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/13964> (Дата обращения: 08.06.2025)

²³⁴ Казахи поднимают тарифы, чтобы не продаваться «дочкам» РЖД // Интернет-портал о железнодорожном транспорте, логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://vgudok.com/lenta/kazahi-podnimayut-tarify-chtoby-ne-prodavatsya-dochkam-rzhd-zheleznodorozhniki-iz-ktzh> (Дата обращения: 08.06.2025)

по коридору. Так, актуальная стоимость доставки из Нава-Шева в Санкт-Петербург и Москву (по состоянию на 29.07.2025) представлена в табл. 3.6.

Таблица 3.6. Стоимость перевозки контейнеров по МТК «Север-Юг» в направлении Санкт-Петербурга и Москвы

Маршрут	Характеристика маршрута	Размер контейнера	Принадлежность контейнера	Стоимость перевозки, руб.
1	2	3	4	5
Нава-Шева – Санкт-Петербург	FOB-FOR 1. Из Нава-Шева морем в Бендер-Аббас.	20	SOC ²³⁵	506 392
	2. Автомобильное «плечо» из порта Бендер-Аббас в порт Амирабад.	20	COC ²³⁶	553 644
	3. Из порта Амирабад морем в порт Астрахань.	40	SOC	708 832
	4. Из порта Астрахань железнодорожное «плечо» до Санкт-Петербурга В ставку включен drop off в городе назначения	40	COC	761 027
Нава-Шева – Москва	FOB-FOR 1. Из Нава-Шева морем в Бендер-Аббас.	20	SOC	486 535
	2. Автомобильное «плечо» из порта Бендер-Аббас в порт Амирабад.	20	COC	511 701
	3. Из порта Амирабад морем в порт Астрахань.	40	SOC	648 248
	4. Из порта Астрахань железнодорожное «плечо» до Москвы. В ставку включен drop off в городе назначения	40	COC	700 443
Нава-Шева – Москва	FOB-FOR 1. Доставка морем из порта Нава-Шева в порт Бендер-Аббас. 2. Железнодорожное «плечо» до Москвы В ставку входят: терминальные расходы на станции отправления; железнодорожные тарифы по территориям России,	20	COC	397 891

²³⁵ Shipper Owned Container – контейнер находится в собственности грузоотправителя

²³⁶ Carrier Owned Container – контейнер находится в собственности грузоперевозчика

Продолжение таблицы 3.6

1	2	3	4	5
Нава-Шева – Москва	Казахстана, Туркменистана, Ирана; предоставление платформы на всем пути следования; морской фрахт FOB Нава-Шева – Бендер-Аббас, оформление транзитной декларации, drop off. Организатор перевозки – «РЖД Логистика»	40	COC	517 258

Источник: составлено автором на основе данных Поиск лучших тарифов на контейнерные перевозки и сборные грузы // Агрегатор контейнерных перевозок и сборных грузов Teustat [Электронный ресурс]. – URL: <https://teustat.ru> (Дата обращения: 29.07.2025)

Схожая ситуация наблюдается и в обратном направлении, с «Севера» на «Юг» (по состоянию на 29.07.2025) (табл. 3.7).

Таблица 3.7. Стоимость перевозки контейнеров по МТК «Север-Юг» из Москвы в Нава-Шеву

Маршрут	Характеристика маршрута	Размер контейнера	Принадлежность контейнера	Стоимость перевозки, руб.
Москва – Нава-Шева	DAT – FO 1. Железнодорожное «плечо» до Бендер-Аббаса. 2. Доставка морем из порта Бендер-Аббас до порта Нава-Шева. Доставка морем до порта. В ставку входят: терминальные расходы на станции отправления; железнодорожные тарифы по территориям России, Казахстана, Туркменистана, Ирана; выгрузка и погрузка в порту Бендер-Аббас, морской фрахт FOB Бендер-Аббас – Нава-Шева, оформление транзитной декларации, предоставление вагона на всем пути следования, drop off. Организатор перевозки – РЖД Логистика.	20	COC	294 493
		40	COC	302 397

Источник: составлено автором на основе данных Поиск лучших тарифов на контейнерные перевозки и сборные грузы // Агрегатор контейнерных перевозок и сборных грузов Teustat [Электронный ресурс]. – URL: <https://teustat.ru> (Дата обращения: 29.07.2025)

Таким образом, выявлено, что релевантные на сегодняшний день ставки на перевозку контейнеров по маршруту МТК «Север-Юг» значительно выше, чем при использовании других маршрутов (при перевалке контейнеров в портах Владивосток и Новороссийск). Так стоимость доставки контейнера из Нава-Шева в Санкт-Петербург при перегрузке во Владивостоке (по состоянию на 29.07.2025) составляет 294 398 руб. за 20-футовый SOC контейнер²³⁷, что ниже ставки на транспортировку контейнера по МТК «Север-Юг» на 211 994 руб. Однако, ситуация со ставками крайне волатильна и непредсказуема, что может в определенной мере изменить расклад сил.

Предполагается, что установление единой тарифной политики позволит сократить стоимость транспортировки грузов по маршруту МТК «Север-Юг».

Во-вторых, представляется необходимым проведение модернизации, а порой строительства новых объектов транспортно-логистической инфраструктуры МТК «Север-Юг», в т.ч. регионального характера. Так необходима модернизация участка Ртищево – Кочетково, строительство вторых путей на однопутных железнодорожных участках (Ленинск – Колобовка, Разъезд 85 км – Капустин Яр, Пологое Займище – Аксарайская, Олейниково – Кизляр – Кизилюрт, Ширван – Астара (Азербайджан), участках коридора, проходящие через Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и Иран), устранение инфраструктурного «разрыва» Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Решт (Иран), модернизация портовой инфраструктуры Каспия. Определенный потенциал в финансировании такого строительства помимо межгосударственных договоренностей видится в привлечении средств ЕАБР.

Третье, развитие МТК может способствовать повышению внутренней «связности» регионов России, в т.ч. Астраханской области. На базе Астраханской области возможно формирование международного транспортно-логистического «узла». В Астраханской области функционируют

²³⁷ Поиск лучших тарифов на контейнерные перевозки и сборные грузы // Агрегатор контейнерных перевозок и сборных грузов Teustat [Электронный ресурс]. – URL: <https://teustat.ru> (Дата обращения: 08.06.2025)

порты Астрахань и Оля, развивается «сухой порт» Кутум²³⁸, представляющий собой многофункциональный грузовой терминал площадью 56 га, обладающий значительной перерабатывающей способностью – до 116 вагонов в сутки, на его территории функционируют зоны таможенного контроля²³⁹.

Формирование на территории Астраханской области транспортно-логистического хаба невозможно представить без развития существующей инфраструктуры и строительства новой; а также увеличения экономической активности в регионе, что позволит формировать и консолидировать на территории региона грузовую базу для перевозки.

С 2023 г. в целях развития транспортно-логистического потенциала региона, в приоритетные виды экономической деятельности региона были включены «деятельность водного транспорта» и «складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность». Это изменение позволяет предприятиям, занимающимся данными видами экономической деятельности, в упрощенном формате получить статус «особо важный инвестиционный проект», который дает ряд преференций со стороны правительства Астраханской области, в первую очередь налоговые льготы²⁴⁰.

На территории Астраханской области созданы две особые экономические зоны – ОЭЗ «Лотос» и ПОЭЗ «Оля», объединенные в «Каспийский кластер», являющийся элементом формирования грузовой базы МТК «Север-Юг».

Наконец, предполагается, что драйвером развития МТК «Север-Юг» может стать создание «Каспийского консорциума» как своеобразного института комплексного и инклюзивного развития региона, в который могут

²³⁸ РЖД до 2025 года вложат около 1,2 млрд руб в грузовой терминал Кутум на МТК «Север – Юг» // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=209356> (Дата обращения: 08.06.2025)

²³⁹ Возможности и перспективы развития грузового терминала Кутум обсудили в Астрахани // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://privzd.rzd.ru/ru/4532/page/104069?id=293434> (Дата обращения: 08.06.2025)

²⁴⁰ Закон Астраханской области от 7 июля 2021 г. № 67/2021-ОЗ «Об отдельных вопросах осуществления инвестиционной политики на территории Астраханской области» (с изменениями на 25 мая 2023 года) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/401457232/> (Дата обращения: 10.03.2025)

войти грузоотправители, перевозчики, судовладельцы, портовые операторы, транспортные экспедиторы, судостроители, научные организации и другие заинтересованные стороны. В рамках данного консорциума будет возможно выработка общей стратегии развития МТК «Север-Юг» и согласование действий всех участников перевозочного процесса.

Идея создания консорциума для развития МТК «Север-Юг» возникла еще в 2003 г.²⁴¹, в новой геополитической парадигме идея «консорциума» детально раскрыта в работе И. В. Андроновой и Е. В. Пака²⁴². Однако следует признать, что она пока не нашла отражение на практике.

Одним из перспективных направлений развития МТК «Север-Юг» представляется его трансформация в цифровой транспортный коридор. Предполагается, что цифровизация коридора может быть реализована за счет внедрения сервисов формирующейся экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, благодаря которой станет возможным получить актуальные и достоверные картографические данные маршрута коридора, дистанционно проходить медицинское освидетельствование водителями автотранспортных средств и др.²⁴³ Цифровизация МТК «Север-Юг» позволит увеличить надежность и эффективность грузоперевозок и повысить интерес к коридору со стороны грузоотправителей.

Потенциальным направлением развития МТК «Север-Юг», предоставляющим доступ к новым рынкам, является расширение географии маршрута, в т.ч. возможное продление маршрута до восточного побережья Африки (проработка этого направления осуществляется по предложению

²⁴¹ Компании РФ, Индии и Ирана могут создать консорциум для развития МТК «Север-Юг» // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=8592> (Дата обращения: 09.06.2025)

²⁴² Андропова И. В., Пак Е. В. Перспективы реализации экономического потенциала Каспийского региона на примере транспорта / И. В. Андропова, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – № 9. – С. 94-106. – DOI: 10.24412/2072-8042-2022-9-94-106

²⁴³ Распоряжение Совета ЕЭК от 23.11.2020 № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373336/ (Дата обращения: 21.06.2025)

Президента РФ²⁴⁴) и в направлении Юго-Восточной Азии (Индонезия, Вьетнам и др.).

Представляется, что реализация предложенных рекомендаций возможно исключительно при условии консолидации усилий всех «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» стран, а также при наличии «политической воли» к их исполнению.

В то же время как отмечалось выше, развитие МТК «Север-Юг» требует вложения значительных денежных средств, в т.ч. на создание и модернизацию инфраструктуры. Основная часть инвестиций в развитие коридора будет осуществляться за счет бюджетных средств государств, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (в первую очередь России и Индии). Одним из вероятных источников финансирования является государственно-частное партнерство, например, в части развития портового хозяйства Каспия. Также финансирование развития МТК «Север-Юг» может быть осуществлено за счет средств ЕАБР и Нового банка развития БРИКС.

Таким образом, выявлено, что несмотря на отсутствие значительного прогнозируемого роста грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг», развитие коридора все же может принести России значительные выгоды, к которым относится создание диверсифицированной системы транспортных маршрутов, обеспечивающей стабильность поставок необходимых товаров; повышение уровня обеспечения продовольственной безопасности; развитие транспортной «связности» как на мезоуровне (внутри страны, «связность» регионов России, по которым проходит МТК «Север-Юг»), так и на макроуровне («связность» Евразии в меридиональном направлении); реализация транзитного потенциала страны.

²⁴⁴ Путин: коридор Север - Юг позволит наладить удобные поставки товаров в Африку и обратно // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/18378455> (Дата обращения: 23.06.2025)

Выводы по главе 3

Выявлено, что развитие МТК «Север-Юг» сопряжено с рядом барьеров, существенно ограничивающих его эффективное функционирование. Данные ограничения имеют разнообразную природу, и условно могут быть классифицированы на три основные группы: инфраструктурные, организационно-экономические и политические.

Инфраструктурные «узкие» места и «недостающие звенья» существуют на всем протяжении маршрута, к ним можно отнести как однопутные железнодорожные участки с ограниченной пропускной способностью, так и «разрывы» в железнодорожной инфраструктуре, препятствующие бесперебойному железнодорожному сообщению. Установлено, что значимым барьером развития МТК «Север-Юг» является также заносимость и обмеление ВКСМК.

Среди организационно-экономических ограничений развития МТК «Север-Юг» особо выделяется отсутствие единого транспортно-логистического оператора, обеспечивающего координацию деятельности всех участников МТК «Север-Юг», а также несогласованность тарифной политики государств-участников МТК «Север-Юг».

Политическими барьерами развития МТК «Север-Юг» являются санкционное давление, оказываемое на Россию и Иран (ключевых участников коридора), а также геополитическая нестабильность в регионах, по которым проходит маршрут МТК «Север-Юг».

Политические ограничения в силу своей природы не поддаются прямому регулированию, в то же время значительное число существующих барьеров иной природы может быть устранено в ходе скоординированной работы стран, «тяготеющих» к коридору

Особый интерес представляет анализ перспектив развития транскаспийской ветви МТК «Север-Юг», которая представляется наиболее перспективным направлением для России. Развитие данного маршрута в

меньшей степени зависит от развития инфраструктуры других государств и значительных финансовых вливаний в ее модернизацию. Кроме того, торговля через Каспий имеет глубокие исторические корни.

Установлено, что Каспий играет важную роль в обеспечении транспортной «связности» Евразии, предоставляя альтернативные маршруты транспортировки грузов.

Исходя из результатов эконометрического моделирования грузопотока по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» было выявлено, что в ближайшее время значительного роста объем грузоперевозок по ней не предвидится. В то же время установлено, что развитие МТК «Север-Юг» несет России ряд преимуществ и возможностей, среди которых можно назвать создание диверсифицированной системы транспортных маршрутов, обеспечивающей стабильность поставок необходимых товаров; повышение уровня обеспечения продовольственной безопасности; развитие транспортной «связности» как на мезоуровне (внутри страны, «связность» регионов России, по которым проходит МТК «Север-Юг»), так и на макроуровне («связность» Евразии в меридиональном направлении).

Был предложен комплекс рекомендаций, направленных на повышение эффективности функционирования МТК «Север-Юг»: создание единого транспортно-логистического оператора, гармонизация тарифной политики, модернизация и развитие транспортно-логистической инфраструктуры МТК, а также формирование на базе Астраханской области международного транспортно-логистического «узла» коридора. Кроме того, предложено учредить «Каспийский консорциум», объединяющий грузоотправителей, перевозчиков, судовладельцев, портовых операторов, транспортных экспедиторов, судостроителей, научные организации и другие заинтересованные стороны, создание которого позволит осуществлять эффективное взаимодействие всех участников перевозочного процесса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международные транспортные коридоры являются неотъемлемой составляющей современной глобальной экономической системы, возникшей в ответ на глубокие структурные изменения в мировой экономике и международной торговле, а также в целом трансформацию международных экономических связей. Представляется, что МТК можно определить как интегрированную систему транспортных коммуникаций, объединяющую транспортные хабы и ТЛЦ на направлениях наибольшей концентрации грузопотоков, обладающую трансграничным характером и функционирующую на основе международных правовых соглашений.

Фундаментальные предпосылки формирования и развития международных транспортных коридоров – экономические и технологические. К экономическим предпосылками относятся рост объемов международной торговли, глобальные изменения в ее структуре и возросшая роль стран «Глобального Юга».

Увеличение объемов международной торговли закономерно привело к росту грузоперевозок. Вместе с этим изменялась и сама логистика международной торговли. «Контейнерная революция» привела к тому, что объем контейнерных перевозок вырос более чем в 100 раз за период с 1970 г. по 2023 г. Генеральные грузы, не адаптированные под контейнерную транспортно-технологическую систему, по сути, теряют свои позиции. Это обусловлено не только сокращением времени на погрузочно-разгрузочные операции, но и эффективной интеграцией контейнерных технологий с цифровыми технологиями на транспорте и в логистике.

Ключевые факторы формирования и развития МТК – географические и политические. Международные транспортные коридоры выступают инструментом обеспечения транспортной «связности», преобразующим страны, не имеющие выхода к морю, в государства с эффективными сухопутными связями. В то же время выгодное географическое положение

может стать стратегическим преимуществом, формируя высокий транзитный потенциал страны.

В настоящее время все острее проявляется политизация международных экономических отношений, и, как следствие, логистики международной торговли и международной транспортной логистики. В ряде случаев создание МТК оказывается обусловлено не столько экономическими, сколько политическими мотивами.

На сегодняшний день на территории Евразии и Африки различными международными организациями сформировано множество как отдельных МТК, так и целых систем взаимосвязанных коридоров. Особую роль в системе существующих международных транспортных коридоров играет МТК «Север-Юг», соединяющий Север и Юг Евразии. Коридор был официально создан 12 сентября 2000 г. в результате подписания трехстороннего соглашения между Россией, Ираном и Индией.

МТК «Север-Юг» связывает Санкт-Петербург (Россия) и Мумбаи (Индия). Коридор в связи с географическими особенностями маршрута разделяется на три ветви: транскаспийскую, западную и восточную ветви.

При транспортировке грузов по МТК «Север-Юг» участники внешнеэкономической деятельности сталкиваются с рядом особенностей, в большинстве случаев негативно влияющих на развитие грузоперевозок по коридору. Несмотря на это объем грузоперевозок по всем ветвям коридора демонстрирует устойчивую тенденцию к росту. Однако текущий грузопоток значительно уступает объемам, проходящим по «традиционным» маршрутам (главным образом Суэцкому каналу). В то же время МТК «Север-Юг» имеет значительную потенциальную грузовую базу, формируемую 15 «тяготеющими» к коридору странами.

Развитие МТК «Север-Юг» сопряжено с рядом барьеров, которые существенно ограничивают его работу. Эти ограничения имеют различную природу и могут быть условно объединены в три основные группы: инфраструктурные, организационно-экономические и политические.

Инфраструктурные барьеры представлены «узкими» местами и «недостающими звеньями» инфраструктуры, присутствующими на всем протяжении коридора.

Главными организационно-экономическими барьерами развития МТК «Север-Юг» являются отсутствие единого транспортно-логистического оператора, несогласованность тарифной политики государств-участников МТК «Север-Юг», отсутствие скоординированной стратегии развития коридора, отсутствие согласованной политики в сфере визового регулирования для водителей транспортных средств. Кроме этого, существуют и иные нефизические барьеры, связанные с процедурными сложностями при транспортировке грузов и пересечением межгосударственных границ.

К политическим барьерам развития МТК «Север-Юг» относятся санкционное давление на Россию и Иран, а также геополитическая нестабильность в Южно-Азиатском и Ближневосточном регионах.

Представляется, что наиболее перспективным маршрутом МТК «Север-Юг» для России является транскаспийская ветвь коридора, в меньшей степени зависящая от необходимости развития инфраструктуры третьих стран. Ее сопряжение со «Срединным коридором» может способствовать усилению транспортной «связности» в Евразии. Вместе с тем эмпирически установлено, что в ближайшие годы грузопоток по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» (и, вероятно, по другим ветвям коридора) будет иметь инерционный характер. Несмотря на это, МТК «Север-Юг» открывает для России ряд важных преимуществ, обеспечивающих национальные интересы государства. Среди них можно выделить диверсификацию торговых и транспортных потоков; формирование системы транспортных маршрутов, независимых от политики Западных стран; митигацию рисков продовольственной безопасности; укрепление транспортной «связности» на мезоуровне (внутри страны, «связность» регионов России, по которым проходит МТК «Север-

Юг») и на макроуровне («связность» Евразии в меридиональном направлении).

В целях повышения эффективности функционирования МТК «Север-Юг» был разработан комплекс рекомендаций, включающий создание единого транспортно-логистического оператора, гармонизация тарифной политики, модернизация и развитие транспортно-логистической инфраструктуры МТК, формирование на базе Астраханской области международного транспортно-логистического «узла» коридора, а также учреждение «Каспийского консорциума».

Представляется, что реализация рекомендаций возможна только при условии консолидации усилий всех «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» стран, а также при наличии определенной «политической воли» к их исполнению.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты и соглашения

1. Договор между Россией и Персией «О торговле Российских купцов в Персии» от 30 июня 1717 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. 1649-1825 гг. СПб., 1830. Т. V (1713-1719 гг.). № 3097.
2. Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок // Информационно-правовая система «Юрист» [Электронный ресурс]. – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=33622615
3. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.) (не вступила в силу) // Официальный сайт ООН [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf
4. Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров (Ялта, 18 сентября 2003 г.) // Интернет-портал СНГ. – URL: <https://e-cis.info/cooperation/3333/78827/>
5. О+Р 302 «Регламент формирования и заполнения Комплексного плана совершенствования перевозок и развития транспортного коридора ОСЖД» (Варшава, 13-16 октября 2020 г.)
6. Памятка ОСЖД Р 604 «Терминология электрической, дизельной и альтернативных видов тяги. II часть. Тяговый подвижной состав», II издание от 07.11.2024 г.
7. Протокол о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (Женева, 27 ноября 2014 г.) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/71305424/>
8. Соглашение между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта от 12 августа 2018 года (вступило в силу для Российской Федерации 22 марта 2021 года) // Официальный интернет-

портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202103220017>

9. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/

10. Указ Президента РФ от 31 октября 1992 года № 1314 «О государственной поддержке возрождения Российского торгового флота на Каспии» // Архив Президентского центра Б. Н. Ельцина [Электронный ресурс]. – URL: <https://yeltsin.ru/archive/act/35040/>

11. Постановление Правительства РФ от 08.10.1993 № 996 «О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России» // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/6303866/>

12. Указ Президента РФ от 03.12.1992 № 1513 (ред. от 06.01.1999) «О мерах по возрождению торгового флота России» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1501/

13. Федеральный закон от 12 марта 2002 г. № 24-ФЗ «О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_35820/

14. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р О Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. (с изменениями и дополнениями) (документ утратил силу) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/194460/>

15. Распоряжение Росморречфлота от 31.05.2010 г. № АД-138-р «О внесении сведений о морском порте Оля в Реестр морских портов Российской

Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_228820/

16. Распоряжение Росморречфлота от 08.07.2010 № АД-180-р (ред. от 28.07.2023) «О внесении сведений о морском порте Астрахань в Реестр морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_224169/

17. Распоряжение Росморречфлота от 18.01.2011 № АД-3-р «О внесении изменений в сведения о морском порте Махачкала в Реестре морских портов Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_229628/

18. Решение Совета глав правительств СНГ от 29 мая 2015 г. «О Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников Содружества Независимых Государств при осуществлении перевозок в международном сообщении» // Официальный сайт Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ (КТС СНГ) [Электронный ресурс]. – URL: https://www.kts-cis.ru/files/files/Стратегия%20обеспечения%20транспортной%20безопасности_2015.pdf

19. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/

20. Постановление Правительства РФ от 07.11.2020 № 1792 (ред. от 28.04.2023) «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_367183/

21. Распоряжение Совета ЕЭК от 23.11.2020 № 29 «О перечне сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_373336/

22. Закон Астраханской области от 7 июля 2021 г. № 67/2021-ОЗ «Об отдельных вопросах осуществления инвестиционной политики на территории Астраханской области» (с изменениями на 25 мая 2023 года) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/401457232/>

23. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/

24. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.04.2024) // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/

25. Указ Президента Российской Федерации от 19.03.2024 № 197 "Об акционерном обществе «СЕВЕР – ЮГ» // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) [Электронный ресурс]. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202403190016>

26. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025) // СПС КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/

27. Приказ Минтранса России от 26 ноября 2024 г. № 416 «О Тарифной политике железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2025 фрахтовый год» // Официальный сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/13964>

28. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря (Актау, 12 августа 2018 г.) (не вступила в силу) // ЭПС «Система ГАРАНТ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/72347414/>

29. Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/57/oj/eng>

30. Terminology on Combined Transport: Economic Commission For Europe. TRANS/WP.24/2000/1 // Official Website of UN/ECE [Электронный ресурс]. – URL: https://digitallibrary.un.org/record/408193/files/%5BE_ECE_%5DTRANS_WP.24_2000_1-EN.pdf

31. UNCTAD. Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 8-24, May 1980) // Official Website of UNCTAD [Электронный ресурс]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf

Научно-аналитические доклады

32. «Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север-Юг» // N. Trans Lab [Электронный ресурс]. – URL: <https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/>

33. Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза – Аналитический доклад Департамента транспорта и инфраструктуры ЕАЭС // Официальный сайт ЕЭК ЕАЭС [Электронный ресурс]. – URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ee7/An-dokl-Analiz-sostoyaniya-i-sovremennykh-tendentsiy-razvitiya-transportno_logisticheskikh-tsentrov-v-tselyakh-vyrabotki-rekomendatsiy.pdf

34. Вардомский Л. Б., Тураева М. О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева. – Москва : ИЭ РАН. – 2018. – 64 с.

35. Винокуров Е. Ю. Евразийский транспортный каркас: доклад 24/6 / Е. Винокуров, С. Амангельды, А. Ахунбаев, А. Забоев, А. Кузнецов, А. Малахов. – Алматы: Евразийский банк развития, 2024. – 151 с.

36. Винокуров Е. Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше (отраслевой обзор) / Е. Ю. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. – Алматы : Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.

37. Винокуров Е. Ю. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура (доклады и рабочие документы 22/2) / Е. Ю. Винокуров, А. Ахунбаев, А. Забоев, Н. Усманов. – Алматы, Москва: Евразийский банк развития, 2022. – 86 с.

38. Кажыкен М. Роль Республики Казахстан и Китайской Народной Республики в развитии «Среднего коридора» / М. Кажыкен, К. Абдрахманов, Н. Ирсадиев, Т. Акниязов, Б. Табынбаев // Исследовательский отчет НИИ «Нового сухопутно-морского транспортного коридора Азия - Европа» Международного университета «Астана». – 2024. – 77 с. – URL: https://aiu.kz/media/documents/2024/12/25/Исследовательский_отчет.pdf

39. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030 // Азиатский банк развития [Электронный ресурс]. – 2020. – 50 с. – URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/560421/carec-transport-strategy-2030-ru.pdf>

40. ЭСКАТО. Транспортные коридоры Юго-Восточная Азия – Северная и Центральная Азия для поддержки укрепления транспортного сообщения между двумя субрегионами // Официальный сайт ЭСКАП [Электронный ресурс]. – 2022. – 40 с. – URL: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/6051/ESCAP-2023->

[PB--NCA-SEA-transport-corridors-support-strengthening-transport-connectivity-two-subregions-RUS-final.pdf?sequence=9&isAllowed=y](#)

41. Arnold J. Best Practices in Corridor Management / J. Arnold, G. Olivier, J-F. Arvis. – Washington, DC : World Bank [Электронный ресурс]. – 2005. – 45 p. – URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/591711468314986040/pdf/451280WP0Box3310management01PUBLIC1.pdf>

42. ESCAP. Learning Material on Transport Corridors [Электронный ресурс]. – 2020. – 65 с. – URL: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Learning%20Material%20-%20Transport%20Corridors.pdf>

43. PGlobal Global Advisory and Training Services. A Study of International Transport Corridors In OIC Member Countries [Электронный ресурс]. – 2011. – 192 p. – URL: <https://www.comcec.org/wp-content/uploads/2021/07/IDB-TransportCorridors-Study.pdf>

44. UNCTAD, UN-ESCAP, UNECE. CT-TPM Tollkit // Official Website of UN-ESCAP [Электронный ресурс]. – 2012. – 60 p. – URL: <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/CT-TPM%20Reference%20Material%20Final.pdf>

45. UN-OHRLLS. Improving Transport Connectivity for LLDCs and Building of Resilient Transport Infrastructure to Support Accelerated Progress Towards the SDGs: Experiences and Learning Materials for LLDCs and Transit Countries [Электронный ресурс]. – 2021. – 75 p. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/english_part_2_training_materials_lldc_transit_connectivity_2021_.pdf

46. UN-OHRLLS. Report on best practices for effective transit transport corridor development and management [Электронный ресурс]. – 2020. – 64 с. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/corridor-report_-final-_un-ohrlls_28may2020.pdf

47. Youssef F. Economic and transport corridor development and coordination / F. Youssef // Capacity building workshop on strengthening connectivity along the China-Mongolia-Russian Federation Economic Corridor [Электронный ресурс]. – 2021. – URL: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/frida_youssef-unctad.pdf
48. Derudder B., Liu X., Kunaka Ch. Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative. – The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2018. – 75 p. – DOI: 10.1596/30609.
49. Kunaka Ch. Trade and Transport Corridor Management Toolkit / Ch. Kunaka, R. Carruthers. – Washington, DC : World Bank, 2014. – 388 p. – DOI: 10.1596 /978-1-4648-0143-3.
50. Omwamba J. The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations / J. Omwamba // UN-Habitat [Электронный ресурс]. – 2015. – 36 p. – URL: <https://unhabitat.org/the-role-of-transport-and-transit-corridors-in-fostering-international-cooperation-for-sustainable-development-issues-and-recommendations>

Монографии

51. Гуменюк И. С. 7.3. Транспортная безопасность / И. С. Гуменюк // Проблемы экономической безопасности регионов Западного побережья России : Монография / Под редакцией Г.М. Федорова. – Калининград : Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, 2019. – С. 139-158
52. Никитин А. Хождение за три моря Афанасия Никитина, 1466-1472 гг. [Текст] / А. Никитин ; АН СССР, Отд-ние лит. и яз., под ред. Б.Д. Грекова, В.П. Адриановой-Перетц. - Москва ; Ленинград : Изд-во АН СССР, Ленингр. отд-ние. – 1948. – 231 с.

53. Семченков А. С. Управление межгосударственными конфликтами в системе обеспечения национальной безопасности России. – М.: Социально-политическая мысль. – 2006. – 345 с.

54. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. – М.: ЗАО Издательство «Экономика». – 2006. – 432 с.

55. Levinson M. The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger : [Second Edition with a New Chapter by the Author] / M. Levinson. – Revised 2nd ed. – Princeton : Princeton University Press. – DOI: <https://doi.org/10.2307/j.ctvczztg>.

56. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems / J.-P. Rodrigue. – 6th ed. – New York ; London : Routledge, 2024. – 402 p. – DOI: <https://doi.org/10.4324/9781003343196>

57. Steger M. B., Benedikter R., Pechlaner H., Kofler I. Globalization: Past, Present, Future / M. B. Steger, R. Benedikter, H. Pechlaner, I. Kofler. – Berkeley : University of California Press, 2023. – 352 p. – DOI: <https://doi.org/10.1525/9780520395770>

58. Transport Corridors in Africa : [Monograph] / ed. by edited by P. Nugent, H. Lamarque // Rochester: Boydell and Brewer. – 2022. – 342 p.

Диссертации и авторефераты диссертаций

59. Аббасалиев И. С. Эволюция международного сотрудничества в формировании транспортных коридоров в 1991-2020 гг. (на примере Евразии). дис. на соиск. учен. степ. канд. ист. наук: 5.6.7 / Аббасалиев Илькин Сахиб оглы, ДА МИД России. – Москва, 2022. – 232 с. – Место защиты: ДА МИД России

60. Волынский И. А. Развитие логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Волынский Илья Александрович, СПбГЭУ. – Санкт-Петербург, 2022. – 192 с. – Место защиты: СПбГЭУ

61. Гончаренко Е. С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Гончаренко Елена Станиславовна, МГАВТ. – Москва, 2014. – 189 с. – Место защиты: ГУУ

62. Джангириян А. В. Механизм оценки эффективности инфраструктурных проектов создания международного транспортного коридора «Север-Юг»: способы совершенствования. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 5.2.5 / Джангириян Андрей Владимирович, МГИМО (У) МИД России. – Москва, 2025. – 163 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

63. Дунаенко Н. А. Разработка методики оценки экономического потенциала международных транспортных коридоров. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 5.2.3 / Дунаенко Никита Алексеевич, СПбПУ. – Санкт-Петербург, 2025. – 250 с. – Место защиты: СПбПУ

64. Иванова Н. С. Исследование организации транспортно-экспедиционного обеспечения международных транспортных коридоров. автореферат дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.05 / Иванова Наталия Сергеевна, ГУУ. – Москва, 2006. – 163 с. – Место защиты: ГУУ

65. Пак Е. В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в ЕАЭС. дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук: 08.00.14 / Пак Егор Вадимович, МГИМО (У) МИД России. – Москва, 2017. – 201 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

66. Подберезкина О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. дис. на соиск. учен. степ. канд. пол. наук: 23.00.14 / Подберезкина Ольга Алексеевна, МГИМО (У) МИД РФ. – Москва, 2015. – 164 с. – Место защиты: МГИМО (У) МИД РФ

67. Сорокин Д. В. Развитие железнодорожного транспорта в системе международных транспортных коридоров на примере МТК «Север–Юг» дис. на соиск. учен. степ. канд. техн. наук: 2.9.9 / Сорокин Дмитрий Валерьевич, РГУПС. – Ростов-на-Дону, 2024. – 215 с. – Место защиты: РГУПС

68. Harrison J. W. Commercial-Financial Dealings Between the USSR and Market-Type Economies With Special Reference to Soviet Banking, Maritime and Trading Operations in the West. PhD thesis / Harrison John Wesley : University of Glasgow. – Glasgow. – 1978. – 436 p.

Научные статьи

69. Абатуров В. Назад - в будущее, или в поисках евразийского транспортного консенсуса // Портал ЦентрАзия [Электронный ресурс]. – URL: <https://centrasia.org/newsA.php?st=1068242160>

70. Алексеев Л. Путь проложен. Из Кузбасса в Индию отправили первые два состава с углем по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» // Журнал «Уголь Кузбасса». – № 4 (101). – 2024 (июль-август) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.uk42.ru/index.php?id=17879>

71. Аминова Г. Великий Волжский путь в системе европейской средневековой торговли (IX-XI вв.) / Г. Аминова // Гасырлар авазы - Эхо веков. – 2000. – №1-2. – С. 73-81. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-volzhskiy-put-v-sisteme-evropeyskoy-srednevekovoy-torgovli-ix-xi-vv>

72. Андриянова М. В. Индекс эффективности логистики (LPI) как индикатор логистических проблем в регионе (на примере РФ) / М. В. Андриянова // Инновации и инвестиции. – 2018. – №5. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/indeks-effektivnosti-logistiki-lpi-kak-indikator-logisticheskikh-problem-v-regione-na-primere-rf>

73. Андропова И. В., Пак Е. В. Перспективы реализации экономического потенциала Каспийского региона на примере транспорта / И. В. Андропова, Е. В. Пак // Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – № 9. – С. 94-106. – DOI: 10.24412/2072-8042-2022-9-94-106

74. Анисимов Е. В. Движение империи Петра Великого на Восток / Е. В. Анисимов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. – 2022. – Т. 21. – №3. – С. 312-321. – DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-3-312-321

75. Балиев А. Джульфа и Красноводск: дорогами Великой Победы / А. Балиев // Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник» [Электронный ресурс]. – URL: <https://casp-geo.ru/dzhulfa-i-krasnovodsk-dorogami-velikoj-pobedy/>
76. Бухарицин П. И. Трудные перекаты Волго-Каспия. Историческая ретроспектива. Часть I (IX-XIX вв.) / П. И. Бухарицин, С. А. Котеньков // Гидрометеорология и экология. – 2022. – № 67. – С. 283-304. – DOI 10.33933/2713-3001-2022-67-283-304
77. Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта. – 2025. – № 2. – С. 22-30
78. Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта. – 2025. – № 3. – С. 27-31
79. Вакуленко С. П., Куренков П. В., Иванов А. П. Обзор и анализ научных исследований контейнерно-контрейлерных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков, А. П. Иванов // Вестник транспорта. – 2025. – № 4. – С. 29-41
80. Вакуленко С. П., Куренков П. В., Попова Н. В. Оценка конкуренции между магистралями направления «Север – Юг» // «Международные транспортные коридоры: ось Запад-Восток и Шелковый путь» [Электронный ресурс]. – URL: https://miit.ru/content/Оценка%20конкуренции%20между%20магистралями%20направления%20«Север%20–%20Юг.pdf?id_wm=779359
81. Виноградов С. В., Ещенко Ю. Г. Ретроспективный анализ развития Астраханского порта как ключевого центра Каспийско-волжского торгового пути в конце XIX - начале XX вв. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – №5. – С. 55-61. – URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/retrospektivnyy-analiz-razvitiya-astrahanskogo-porta-kak-klyuchevogo-tsentra-kaspiysko-volzhskogo-torgovogo-puti-v-kontse-xix>

82. Виноградов С. В., Ещенко Ю. Г. Конкуренция новаторов: о некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х - 1880-х гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2021. – №6. – С. 55-61. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurenciya-novatorov-o-nekotoryh-osobennostyah-razvitiya-volzhskogo-sudohodstva-v-1870-h-1880-h-gg>

83. Волынский И. А., Титов А. В. Предпосылки формирования транспортно-логистического кластера в Астраханской области / И. А. Волынский, А. В. Титов // Научные проблемы водного транспорта. – 2016. – №46. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/predposylki-formirovaniya-transportno-logisticheskogo-klastera-v-astrahanskoy-oblasti>

84. Галин А. В., Давыденко Е. А. Контейнеризация как очередной этап развития транспортных систем / А. В. Галин, Е. А. Давыденко // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2020. – №6. – С. 996-1003. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konteynerizatsiya-kak-ocherednoy-etap-razvitiya-transportnyh-sistem>

85. Гапеев А. М., Кононов В. В. Водно-транспортные соединения России в XVII-XIX вв. / А. М. Гапеев, В. В. Кононов // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2009. – №1 (1). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vodno-transportnye-soedineniya-rossii-v-xvii-xix-vv>

86. Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север-Юг» / А. М. Голубчик // Вестник транспорта. – 2022. – № 10. – С. 15-17

87. Голубчик А. М. Зачем России новый Шелковый Путь / А. М. Голубчик // Журнал «Логистик и Система». – 2008. – №11. – С. 44-49

88. Голубчик А. М. Каспийские зори: рассвет или закат? / А. М. Голубчик // Логистик и Система. – 2006. – №3. – С. 46-53

89. Голубчик А. М. Оператор смешанных перевозок: роль, функции, документы / А.М. Голубчик // Международные банковские операции. – 2012. – №3 С. 71-83
90. Голубчик А. М. Современное состояние российского рынка экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг / А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2018. – №1 – С. 46-55
91. Голубчик А. М. Игры в транспортную лингвистику / А. М. Голубчик // «Логистик & система». – 2007. – №6. – С. 17-21
92. Голубчик А. М. Шаг в будущее / А. М. Голубчик // Контейнерный бизнес [Электронный ресурс]. – 2009. – № 6-7. – С. 42-27. – URL: http://narod.ru/disk/18360117000/CB_6-7_2009_HQ.pdf.html
93. Грудцын Н. А. Геополитический фактор развития транспортных систем / Н. А. Грудцын // Вестник СПбГУ. Науки о Земле. – 2016. – №4. – С. 134-143. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskiy-faktor-razvitiya-transportnyh-sistem>
94. Дергачев В. А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров / В. А. Дергачев // Вестник аналитики. – 2006. – № 3. – С. 148-161
95. Дружиловский С.Б., Хуторская В.В. Политика Турции и Ирана в Центральной Азии и Закавказье // Иран и СНГ. – Сборник статей. – ИИИБВ. – М., 2003. – 220 с.
96. Егоров В. Г. Геополитика транспортных коридоров / В. Г. Егоров // Геоэкономика энергетики. – 2021. – №2. – С. 6-31. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/geopolitika-transportnyh-koridorov>
97. Зайцев А. И. Каспийский транзит – 2024 / А. И. Зайцев // Морбаза. – 2024. – № 2(4). – С. 6-14
98. Зефилов В. И., Тимошилова П. С. Морская логистика Северного морского пути / В. И. Зефилов, П. С. Тимошилова // Вестник Академии знаний. – 2023. – №2 (55). – С. 91-94. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/morskaya-logistika-severnogo-morskogo-puti>

99. Иноземцева Е. И. Астрахань – «ворота на Восток» / Е. И. Иноземцева // АСТА HISTORICA: труды по историческим и обществоведческим наукам. – 2018. – №2. – С. 131-136. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/astrahan-vorota-na-vostok>

100. Каледжи В. Соединяя мир: о значении Решт-Каспийской железной дороги // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/soedinyaya-mir/>

101. Киреева А. А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение / А. А. Киреева // Сравнительная политика. – 2018. – №3. – С. 61-74. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iniatsiativa-poyasa-i-puti-soderzhanie-tseli-i-znachenie>

102. Киселенко А. Н. Основа транспортной доступности северного региона - опорная транспортная сеть / А. Н. Киселенко // Актуальные проблемы, направления и механизмы развития производительных сил Севера - 2018 : Сборник статей Шестой Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием): в 3 частях, Сыктывкар, 19–21 сентября 2018 года. Том Часть II. – Сыктывкар: ООО «Коми республиканская типография», 2018. – С. 240-244

103. Корноухова Г. Г. Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX - начале XX в / Г. Г. Корноухова // Вестник РУДН. История России. – 2019. – №3. – С. 661-682. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-rossiyskogo-pravitelstva-v-razvitii-kaspiyskoy-morskoy-torgovli-s-persiey-vo-vtoroy-polovine-xix-nachale-hh-v>

104. Корноухова Г. Г. Строительство российской казной Тавризского шоссе в российско-персидском трансграничье в начале XX в. / Г. Г. Корноухова // Вестник РУДН. Серия: Всеобщая история. – 2024. – №4. – С. 474-489. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/stroitelstvo-rossiyskoy-kaznoy-tavrizskogo-shosse-v-rossiysko-persidskom-transgranichie-v-nachale-hh-v>

105. Котилко В. В. Великий Волжский путь: историко-экономический аспект / В. В. Котилко // Региональная экономика: теория и практика. – 2006. – №12. – С. 62-63. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/velikiy-volzhskiy-put-istoriko-ekonomicheskii-aspekt>

106. Красноженова Е. Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны (1941–1945) / Е. Е. Красноженова // Terra Linguistica. – 2017. – №3. – С. 27-36. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transiranskiy-transportnyy-marshrut-v-period-velikoy-otechestvennoy-voyny-1941-1945>

107. Кряжев А. Н. «Сухой порт» как компонент технологической модели эксплуатации опорной сети транспортно-логистических центров на территории Российской Федерации / А. Н. Кряжев // ФГБУ «НЦКТП Минтранса России» [Электронный ресурс]. – URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/Кряжев_Презентация%20ЭСКАТО%20сухие%20порты.pdf

108. Кузнецова С. Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров // «СФЕРА. Нефть и Газ». – 2024. – №1 (93). – С. 46-51 [Электронный ресурс]. – <https://сферанефтьигаз.рф/irem2-2024-1>

109. Лазарев В. А., Фисенко А. И., Куренков П. В. Вопросы обеспечения экологической эффективности контейнерной транспортной системы Северного морского пути / В. А. Лазарев, А. И. Фисенко, П. В. Куренков // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2022. – №3. – С. 374-384. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-obespecheniya-ekologicheskoy-effektivnosti-konteynernoy-transportnoy-sistemy-severnogo-morskogo-puti>

110. Ламанов С. В., Ромашкин Р. А., Сурганова Т. В. Основные результаты развития МТК «Север-Юг» в период 2021–2024 гг. и его дальнейшие перспективы / С. В. Ламанов, Р. А. Ромашкин, Т. В. Сурганова // Евразийский центр по продовольственной безопасности МГУ [Электронный

ресурс]. – 7 с. – URL: <https://ecfs.msu.ru/resources/analitics/osnovnyie-rezultaty-razvitiya-mtk-«sever-yug»-v-period-2021–2024-gg.-i-ego-dalneishie-perspektivy>

111. Лотарев Д. Т. Размещение коммуникаций на неоднородной территории / Д. Т. Лотарев // Автомат и телемех. – 2001. – № 5. – С. 44–52

112. Мамедова Н. М. Международный транспортный коридор «Север-Юг» как современный аналог Великого Волжского пути / Н. М. Мамедова // Восточная аналитика. – 2018. – №3. – С. 149-156. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-kak-sovremennyy-analog-velikogo-volzhskogo-puti>

113. Маркелов К. А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг» / К. А. Маркелов // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2022. – № 1 (70). – С. 98–109. – DOI: https://doi.org/10.54398/1818-510X_2022_1_98

114. Мухин А., Месамед В. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: проблемы и перспективы // Сайт CA&C Press AB [Электронный ресурс]. – URL: https://ca-c.org.ru/journal/2004/journal_rus/cac-01/16.mukrus.shtml

115. Ниведита Д. К. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: улучшение региональной сопряженности Индии / Д. К. Ниведита // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/koridor-sever-yug-india/>

116. Павлова И. К. Деятельность российских транспортных компаний в Персии в начале XX века (по материалам русских архивов) / И. К. Павлова // Труды объединенного научного совета по гуманитарным проблемам и историко-культурному наследию. – Санкт-Петербург : Наука. – 2008–2009. – С. 56-67

117. Пак Е. В. Потенциал Каспийского региона в обеспечении транспортной «связности» в Евразии / Е. В. Пак, П. А. Щепетов // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 4(177). – С. 649-655

118. Пак Е. В. 10 лет ЕАЭС: основные итоги и проблемы сотрудничества в области транспорта и логистики // Международная аналитика. – 2025. – Т.16 – №1. – С. 20-38

119. Панамарева О. Н. Международная экономическая и транспортная интеграция: их связь и перспективы для экономики России XXI в. / О. Н. Панамарева // Вестник МФЮА. – 2019. – №4. – С. 116-132. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnaya-ekonomicheskaya-i-transportnaya-integratsiya-ih-svyaz-i-perspektivy-dlya-ekonomiki-rossii-xxi-v>

120. Панкратова Е. А. Сбалансированность транспортной системы: направления анализа / Е. А. Панкратова // Транспортное дело России. – 2020. – № 2. – С. 67-68

121. Пирова Р. Н. Торговые и экономические связи России с Персией во второй половине XVI - первой половине XVIII в. как фактор формирования персидской торговой колонии в Астрахани / Р. Н. Пирова // Современная научная мысль. – 2020. – №1. – С. 11-16. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovyie-i-ekonomicheskie-svyazi-rossii-s-persiei-vo-vtoroy-polovine-xvi-pervoy-polovine-xviii-v-kak-faktor-formirovaniya>

122. Пирова Р. Н. Торговый флот астраханского персидского купечества в первой половине XIX века / Р. Н. Пирова // Современная научная мысль. – 2018. – №1. – С. 18-23. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/torgovyy-flot-astrahanskogo-persidskogo-kupechestva-v-pervoy-polovine-xix-veka>

123. Русанов Н. В., Бухарицин П. И., Беззубиков Л. Г. Волго-каспийский морской судоходный канал – современное состояние проблемы и пути их решения / Н. В. Русанов, П. И. Бухарицин, Л. Г. Беззубиков // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 4 (часть 5). – С. 863-871. – URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9091>

124. Семенов Д. В. Проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров / Д. В. Семенов // Актуальные проблемы российского права. – 2010. – №1. – С. 340-351. – URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-mezhdunarodno-pravovogo-regulirovaniya-evraziyskih-transportnyh-koridorov>

125. Трофимов А. О реализации проекта международного коридора № 9 «Север-Юг» // Сайт Института Ближнего Востока [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.iimes.ru/?p=381>

126. Холопов К. В., Голубчик А. М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы / К. В. Холопов, А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – № 10. – С. 43-50

127. Холопов К.В., Голубчик А.М. Особенности морской доставки российских внешнеторговых грузов на Каспии / К.В. Холопов, А.М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2008. – №3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-morskoy-dostavki-rossiyskih-vneshnetorgovyh-gruzov-na-kaspii>

128. Щепетов П. А. «Срединный коридор» как элемент евразийской транспортно-логистической системы / П. А. Щепетов // Вестник транспорта. – 2025. – № 4. – С. 16-18

129. Щепетов П. А. К вопросу о дефиниции концепта «международный транспортный коридор» / П. А. Щепетов // Экономические отношения. – 2024. – Т. 14, № 4. – С. 701-720. – DOI: 10.18334/eo.14.4.122379

130. Щепетов П. А. Особенности организации перевозки сельскохозяйственной продукции по международному транспортному коридору «Север-Юг» / П. А. Щепетов // Мировое и национальное хозяйство. – 2025. – № 1(69). – С. 79-95

131. Щербанин Ю. А., Голыжникова Д. Ю. Экспортные грузопотоки через морские порты России: нефтегрузы - некоторые соображения / Ю. А. Щербанин, Д. Ю. Голыжникова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – №4. – С. 18-36. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/eksportnye-gruzopotoki-cherez-morskie-porty-rossii-neftegruzy-nekotorye-soobrazheniya>

132. Cascetta E. Transportation Systems / E. Cascetta // Transportation Systems Engineering: Theory and Methods. – Boston, MA : Springer, 2001 (Applied Optimization; vol. 49). – Ch. 1. – P. 1–30. – DOI: https://doi.org/10.1007/978-1-4757-6873-2_1

133. Ducruet C. Transport networks / C. Ducruet // International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology. – Chichester : John Wiley & Sons, Ltd, 2016. – 12 p. – DOI: 10.1002/9781118786352.wbieg0024

134. Harvey D. Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination / D. Harvey // Annals of the Association of American Geographers. – Vol. 80, No. 3. – 1990. – P. 418-434. – URL: <http://www.jstor.org/stable/2563621>

135. Hoffman A. J. Comparing Transport Corridors Based on Total Economic Cost / A. J. Hoffman, C. Mutendera, W. C. Venter // Journal of Advanced Transportation. – 2023. – Vol. 2023. – 15 p. – DOI: <https://doi.org/10.1155/2023/6336630>

136. Jenelius E., Mattsson L.-G. Resilience of transport systems / E. Jenelius, L.-G. Mattsson // International Encyclopedia of Transportation. – Vol. 1. – Amsterdam : Elsevier, 2021. – P. 258–267. – DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10719-5>

137. Kos S. Analysis of the Impact of Transport Corridor Vc on the Port of Ploče / S. Kos, M. Bakota, D. Brčić // Promet - Traffic&Transportation. – 2018. – Vol. 30, № 4. – P. 465–477. – DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v30i4.2656>

138. Loginov D. State management of economic security in the field of transport at the national level / D. Loginov // E3S Web of Conferences “Fundamental and Applied Scientific Research in the Development of Agriculture in the Far East” (AFE-2022). – 2023. – Vol. 371. – 11 p. – DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337104007>

139. Machidon V. Major European Transport Corridors and Their Role in The Republic of Moldova Development / V. Machidon // Eastern European Journal for Regional Studies (EEJRS), Center for Studies in European Integration (CSEI),

Academy of Economic Studies of Moldova (ASEM). – 2015. – Vol. 1, № 2. – P. 1–142

140. Mulley C. Interoperability and Transport Policy: the Impediments to Interoperability in the Organisation of Trans-European Transport Systems / C. Mulley // Journal of Transport Geography. – 1999. – P. 93-104 – DOI: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(98\)00046-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(98)00046-5)

141. Pal L. The International North-South Transport Corridor (INSTC) and India: potential and impediments / L. Pal // Brazilian Journal of Political Economy. – 2024. – Vol. 44 (3). – P. 563–582. – DOI: 10.1590/0101-31572024-3556.

142. Pynnöniemi K. International Transport Corridors at the Conjunction of Geography and Politics in Russia / K. Pynnöniemi. – Helsinki : Finnish Institute of International Affairs, 2005. – 53 p. – URL: <https://ciaotest.cc.columbia.edu/wps/fiia/0001276/index.html>

143. Sukhinin S. Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union / S. Sukhinin, K. Petrov, I. Novoselova // E3S Web of Conferences. – 2023. – Vol. 371. – 8 p. – DOI: 10.1051/e3sconf/202337104014

144. Xiaoxiang Zh., Chengfeng H. Systems Evaluation for Operational Risks of International Transport Corridors: A Case Study of China-Pakistan-Iran-Turkey International Transport Corridor / X. Zhou, C. Huang // Discrete Dynamics in Nature and Society. – 2021. – Vol. 2021. – 14 p. – DOI: <https://doi.org/10.1155/2021/3438872>

Электронные материалы

145. «И я от многих бед пошел в Индию...»: зачем тверской купец Афанасий Никитин за 3 моря ходил // Сетевое издание «Вокруг Света» [Электронный источник]. – URL: <https://www.vokrugsveta.ru/vs/article/4642/>

146. «РЖД Логистика» запустила контейнерный поезд по восточной ветке международного ТК «Север – Юг» // Сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=205769>

147. «РЖД Логистика» хочет удвоить частоту отправок контейнерных поездов с Южного Урала в Иран // ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=214369>

148. Алиев утвердил соглашение с РФ о грузоперевозках по МТК «Север – Юг» // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/23110241>

149. Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута // Официальный сайт Eurasian Rail Alliance Index [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/>

150. База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data [Электронный ресурс]. – URL: <https://data.worldbank.org>

151. В Казахском порту Курык запустили зерновой терминал // Информационное агентство «Медиапалуба» [Электронный ресурс]. – URL: <https://paluba.media/news/181374>

152. В порту Курык построят логистический центр и зерновой терминал // Информационное агентство «Медиапалуба» [Электронный ресурс]. – URL: <https://paluba.media/news/178276>

153. В этом году для вывоза грузов из порта Энзели использовалось более 27 тысяч грузовых и большегрузных автомобилей // Российское Информационное Агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. – URL: https://www.iran.ru/news/economics/39929/V_etom_godu_dlya_vyvoza_gрузов_i_z_porta_Enzeli_ispolzovalos_bole_27_tysyach_gрузovyh_i_bolshegruznyh_avtomobiley

154. Веб-картографический проект OpenStreetMap // Сайт openstreetmap.org [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.openstreetmap.org>

155. Возможности и перспективы развития грузового терминала Кутум обсудили в Астрахани // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://privzd.rzd.ru/ru/4532/page/104069?id=293434>

156. Выписка из протокола заседания правления ОАО «РЖД» № 77 от 26 сентября 2024 г. // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=2107>

157. Города и веси Нижнего Поволжья в Великом Волжском пути. Прошлое и настоящее // Информационно-аналитический портал «Каспийский вестник» [Электронный источник]. – URL: <https://casp-geo.ru/goroda-i-vesi-nizhnego-povolzhya-v-velikom-volzhskom-puti-proshloe-i-nastoyashhee/>

158. Железнодорожные контейнерные перевозки по МТК «Север-Юг» за год выросли в 2 раза // Информационный портал InfraNews [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/63776-zheleznodorozhnye-kontejnerye-perevozki-po-mtk-sever-yug-za-god-vyrosli-v-2-raza/>

159. Илюмжинов, Кирсан Николаевич // Энциклопедия информационного агентства ТАСС [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/encyclopedia/person/ilyumzhinov-kirsan-nikolaevich>

160. Информация о флоте // Сайт АОЗТ «Морской торговый флот» [Электронный ресурс]. – URL: <https://mmf.com.tm>

161. Инфраструктура // Официальный сайт АО «НК «Актауский морской торговый порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portaktau.kz/kz/glavnaya/infrastruktura/>

162. Иран ввел в эксплуатацию ж/д участок между Рештом и портом Каспиан в рамках МТК «Север – Юг» // Портал информационно-аналитического агентства «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/364442/>

163. Иранская «Насим Бахр Киш» получила одобрение на сделку по покупке одного из портов в РФ – Артемьев // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/news/1680/51609/>

164. Иранская ветка к коридору // Сайт 1520International.com [Электронный ресурс]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/iyun-2024/the-iranian-line-to-the-corridor/>

165. Иранское судно село на мель на ВКМСК при следовании в порт Астрахань // Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/372513/>

166. История // Официальный сайт Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>

167. История // Сайт АО «Махачкалинский морской торговый порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://mmport.ru/история/>

168. История ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – URL: <https://traceca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/>

169. Казахи поднимают тарифы, чтобы не продаваться «дочкам» РЖД // Интернет-портал о железнодорожном транспорте, логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://vgudok.com/lenta/kazahi-podnimayut-tarify-htoby-ne-prodavatsya-dochkam-rzhd-zheleznodorozhniki-iz-ktzh>

170. Казахстан дает 50% скидки на транзит грузов по МТК «Север – Юг» / информационный сайт об экономике Центральной Азии Logistan.info [Электронный ресурс]. URL: <https://logistan.info/3388-kazahstan-daet-50-skidki-na-tranzit-gruzov-po-mtk-sever-yug/#:~:text=Казахстан-Казахстан%20дает%2050%25%20скидки%20на%20транзит%20грузов%20по%20МТК%20«Север,Марат%20Карабаев%20на%20заседании%20правительства>

171. Казахстан и РФ завершили предварительные процедуры по созданию предприятия для перевозок // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=220150>

172. Казахстан направит более 186 млрд тенге на снижение износа железной дороги // Интернет-портал о железнодорожном транспорте,

логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1690829>

173. Казахстан, Россия и Туркмения создадут совместное предприятие для развития перевозок // Информационное агентство ТАСС [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17576425>

174. Казвин - Рашт: открыт еще один железнодорожный участок международного транспортного коридора Север – Юг // Официальный сайт ОСЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://osjd.org/ru/8984/page/106072?id=181992>

175. Каспийский потенциал // Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета «Транспорт России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://transportrussia.ru/item/2716-kaspijskij-potentsial.html>

176. Каспийский транспортный узел: увеличение контейнерных перевозок с 2025 года // Интернет-портал СНГ [Электронный ресурс]. – URL: <https://e-cis.info/news/566/123258/>

177. Компании РФ, Индии и Ирана могут создать консорциум для развития МТК «Север-Юг» // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=8592>

178. Контейнерный и зерновой терминалы в порту Оля введут только в 2026 году // Интернет-платформа TRANS.RU [Электронный ресурс]. – URL: <https://trans.ru/news/konteynernii-i-zernovoi-terminali-v-portu-olya-vvedut-tolko-v-2026-godu>

179. Маршрут // Официальный сайт Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/marshrut>

180. Международная справочная база судоходства Vessel Finder [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vesselfinder.com/ru>

181. МТК «Север – Юг»: время реализовать потенциал // Газета «Транспорт России» [Электронный ресурс]. – URL:

<https://transportrussia.ru/razdely/avtomobilnye-dorogi/10995-mtk-sever-yug-vremya-realizovat-potentsial.html>

182. МТК «Север – Юг»: от замысла к реализации // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/106899/>

183. Мультимодальные перевозки // Сайт ЗАО «Бакинский Международный Морской Торговый Порт» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portofbaku.com/ru>

184. На проект ж/д участка Решт - Астара выделили межгосударственный кредит в €1,3 млрд // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17767315>

185. Национальные интересы Ирана и Каспийская конвенция // Информационное агентство Исламской Республики (ИРНА) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.irna.ir/news/83520888/منافع-ملی-ایران-و-کنوانسیون-خزر>

186. Начала работу судоходная линия между Мумбаи (Индия) и портами Чабахар и Бендер-Аббас (Иран) // ИАА «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/271358/>

187. О порте // Официальный сайт Бакинского Международного Морского Торгового Порта [Электронный ресурс]. – URL: <https://portofbaku.com/ru/page/bizim-liman/liman-haqqinda>

188. О порте // Официальный сайт Туркменбашинского Международного морского порта [Электронный ресурс]. – URL: https://port.com.tm/?page_id=5999&lang=ru

189. Онлайн карта транспортной инфраструктуры OpenRailwayMap [Электронный ресурс]. – URL: <https://openrailwaymap.org>

190. Отдельная финансовая отчетность ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» за 2023 год // Сайт ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» [Электронный ресурс]. – URL: <https://kmtf.kz/ru/investors/otchetnost>

191. Открылся железнодорожный коридор "Север - Юг", связавший Иран, Туркменистан и Казахстан // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1620117>

192. Первый участок линии Решт – Астара готов к... // Сайт 1520International.com [Электронный ресурс]. – URL: <https://1520international.com/content/2024/iyun-2024/the-first-section-of-the-rasht-astara-line-is-ready-for-launch/>

193. Персидский коридор для Советского Союза // Портал История.РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://histrf.ru/read/articles/piersidskii-koridor-dlia-sovietskogo-soiuza>

194. Поиск лучших тарифов на контейнерные перевозки и сборные грузы // Агрегатор контейнерных перевозок и сборных грузов Teustat [Электронный ресурс]. – URL: <https://teustat.ru>

195. Показатели работы морских портов // Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря» [Электронный ресурс]. – URL: https://ampastra.ru/raskryitie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyie_sboryi.html

196. Поколейческий конфликт // Сайт ИД «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6663745>

197. Порт «Каспиан» – ключ к контролю над торговыми путями в Евразию // Tasnim News Agency [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.tasnimnews.com/ru/news/2025/03/17/3277141/порт-каспиан-ключ-к-контролю-над-торговыми-путями-в-евразию>

198. Порты Актау и Курык включены в состав СЭЗ «Морпорт Актау» // ИАА «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: [https://portnews.ru/news/348737/#:~:text=Территория%20Актауского%20морского%20торгового%20порта,СЭЗ\)%20«Морпорт%20Актау»](https://portnews.ru/news/348737/#:~:text=Территория%20Актауского%20морского%20торгового%20порта,СЭЗ)%20«Морпорт%20Актау»)

199. Потребление основных продуктов питания населением Российской Федерации // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11110/document/13278>

200. Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север – Юг» // Eurasian Rail Alliance Index [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/>

201. Продукция стран, не имеющих выхода к морю, практически не поступает на международный рынок // Официальный сайт ООН [Электронный ресурс]. – URL: <https://news.un.org/ru/story/2019/12/1368531#:~:text=В%20группу%20стран%20С%20не%20имеющих,%20С%20Таджикистан%20С%20Туркменистан%20и%20Узбекистан>

202. Пропуск поездов ускорен // Интернет-портал о железнодорожном транспорте, логистике и перевозках «Гудок» [Электронный ресурс]. – URL: <https://gudok.ru/zdr/174/?ID=1645482>

203. Пропускная способность МАПП Тагиркент-Казмаляр увеличится почти в 12 раз после реконструкции // Портал Альта-Софт [Электронный ресурс]. – URL: https://www.alt.ru/logistics_news/116472/

204. Путин: коридор Север - Юг позволит наладить удобные поставки товаров в Африку и обратно // Информационное агентство ТАСС [Электронный источник]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/18378455>

205. Регистровая книга // Российский морской регистр судоходства [Электронный ресурс] – URL: <https://lk.rs-class.org/regbook/regbookVessel?ln=ru>

206. РЖД до 2025 года вложат около 1,2 млрд руб в грузовой терминал Кутум на МТК «Север – Юг» // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=209356>

207. РЖД до 2026 года дают скидку 8,9% на перевозки зерна по восточному МТК «Север – Юг» в Иран // Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс]. – URL:

<https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=218334>

208. Северный морской путь // Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе [Электронный ресурс]. – URL:

[http://dfo.gov.ru/project/econom/seaway/#:~:text=Северный%20морской%20путь%20–%20кратчайший%20морской,частично%20Тихого%20океана%20\(Берингово\)](http://dfo.gov.ru/project/econom/seaway/#:~:text=Северный%20морской%20путь%20–%20кратчайший%20морской,частично%20Тихого%20океана%20(Берингово))

209. Северный морской путь: что и куда перевозят среди российских льдов // Сайт ООО «Компания БКС» [Электронный ресурс]. – URL: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/severnyi-morskoi-put-cto-i-kuda-perevoziat-sredi-rossiiskikh-l-dov>

210. Сельское хозяйство в России // Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13226>

211. Статистическая база данных ЮНКТАД (UNCTADstat) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html>

212. Страны Члены ТРАСЕКА // Официальный сайт МТК ТРАСЕКА [Электронный ресурс]. – URL: <https://traceca-org.org/ru/strany/>

213. Строительство железной дороги Казвин-Решт-Астара в четыре раза увеличит перевозки по коридору Север-Юг // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=29690>

214. Строительство железной дороги Решт – Астара начнется после марта 2025 года // Информационное агентство «РЖД-Партнер.РУ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd->

transport/news/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-resht-astara-nachnetsya-posle-marta-2025-goda/

215. Сухопутные ворота. Новый вектор перевозок требует развития погранпереходов // Сайт ИД «Коммерсантъ» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6197186>

216. Схема железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД // Официальный сайт ОСЖД [Электронный ресурс]. – URL: <https://osjd.org/api/media/resources/c/51/121/809>

217. Счетная палата РФ. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка использования федеральным государственным унитарным предприятием «Росморпорт» бюджетных средств, выделенных на выполнение дноуглубительных работ на внутренних водных путях, входящих в международный транспортный коридор «Север-Юг», в том числе в рамках развития Волго-Каспийского морского судоходного канала» // Официальный сайт Счетной палаты РФ [Электронный ресурс]. – URL: <https://ach.gov.ru/checks/effektivnost-ispolzovaniya-sredstv-na-uglublenie-volgo-kaspiyskogo-kanala>

218. Транзитная железная дорога Теджен – Сарахс – Мешхед стала важным источником валютных доходов для Туркменистана // Российское Информационное Агентство Iran.ru [Электронный ресурс]. – URL: https://www.iran.ru/news/economics/39888/Tranzitnaya_zheleznyaya_doroga_Tedzhen_Serahs_Meshhed_stala_vazhnym_istochnikom_valyutnyh_dohodov_dlya_Turkmenistana

219. Трансарктический коридор должен объединить Севморпуть и железные дороги // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/news/1678/114803/>

220. Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) // Международная ассоциация «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут» [Электронный ресурс]. – URL: <https://middlecorridor.com/ru/>

221. Транспортные коридоры // Сайта центра ЕСИМО Минтранса России [Электронный ресурс]. – <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp>
222. Три судна одновременно сели на мель на Волго-Каспийском судоходном канале // Информационно-аналитическое агентство «ПортНьюс» [Электронный ресурс]. – URL: <https://portnews.ru/news/371617/>
223. Туркменбашинский Международный морской порт // Сайт Туркменбашинского Международного морского порта [Электронный ресурс]. – URL: https://port.com.tm/?page_id=12&lang=ru
224. Уникальный водный путь // Издательство «Морские вести России» [Электронный ресурс]. – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/60876/>
225. Цифровая копия. Периодика. Астраханские губернские ведомости : офиц. и неофиц. части, 1839. ноябрь (№44-47). – С. 239-262; 215-231 [Электронный источник]. – URL: <https://aonb.astranet.ru/dl/?file=http://aonb.astranet.ru/kk/pdf/pn000000013.pdf>
226. Что такое развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю? // Третья Конференция ООН по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.un.org/ru/landlocked/about-landlocked-developing-countries>
227. Шесть лет назад в Астраханском регионе было открыто движение поездов по новой железнодорожной ветке «Порт Оля – Яндыки» // Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL: <https://privzd.rzd.ru/ru/4532/page/104069?id=135570>
228. Щеклеин Н. Проект NOSTRAC - новый маршрут международной торговли // Сайт Каспinfo [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.caspinfo.org/ru/library/bulletin/transcasp/06/07-3.html>
229. Alat Free Economic Zone (AFEZ) // Website of Alat Free Economic Zone [Электронный ресурс]. – URL: <https://afez.az>
230. Annual Container Transport // OECD Data Explorer [Электронный ресурс]. – URL: [https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df\[ds\]=dsDisseminateFinal](https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df[ds]=dsDisseminateFinal)

[DMZ&df\[id\]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDSCONT&df\[ag\]=OECD.ITF&df\[v
s\]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to\[TIME_PERIOD\]=false](#)

231. Annual Reports of the Ports and Maritime Organization // Ports and Maritime Organization (PMO) [Электронный ресурс]. – URL: <https://en.pmo.ir/fa/aboutpmo/performance-سالانه-عملکرد> (in Farsi)

232. Annual Transport Trends // OECD Data Explorer [Электронный ресурс]. – URL: [https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df\[ds\]=dsDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDSCONT&df\[ag\]=OECD.ITF&df\[v
s\]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to\[TIME_PERIOD\]=false](https://data-explorer.oecd.org/vis?tm=container&pg=0&snb=309&df[ds]=dsDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_TRENDS%40DF_TRENDSCONT&df[ag]=OECD.ITF&df[v
s]=1.0&dq=.A.....&lom=LASTNPERIODS&lo=5&to[TIME_PERIOD]=false)

233. Belt and Road: One Masterplan, Six Economic Power Corridors // Официальный сайт Standard Chartered [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/?linkId=63837249>

234. Corridors // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/corridors_en

235. Economic Commission for Europe (UN/ECE). Terminology on Combined Transport // Official Website of UN/ECE [Электронный ресурс]. – URL: <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>

236. Eurostat, UNECE and ITF at the OECD. Glossary for Transport Statistics – 5th ed. // Official Website of Eurostat [Электронный ресурс]. – 2019. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/10013293/KS-GQ-19-004-EN-N.pdf/b89e58d3-72ca-49e0-a353-b4ea0dc8988f?t=1568383761000>

237. Logistics Center Definition // Официальный сайт Europlatforms EEIG [Электронный ресурс]. – URL: <https://europlatforms.eu/Logistic%20CenterDefinition.html>

238. Map Finder Chart for European Transport Corridors // The Transport Community [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/01/TEN-T-revision-2023-annex-3-1.pdf>

239. Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix>

240. Merchandise: Total Trade and Share, Annual // UNCTAD data hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal>

241. Number of Iran's Merchant Ships in Caspian Sea Rises to 87 // Ports and Maritime Organization of Iran [Электронный ресурс]. – URL: <https://en.pmo.ir/en/news/66432/Number-of-Iran-s-merchant-ships-in-Caspian-Sea-rises-to-87>

242. Security & Safety // Official Website of the European Union [Электронный ресурс]. – URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/security-safety_en#:~:text=Transport%20security%20in%20the%20EU&text=Transport%20security%20can%20cover%20everything,add%20value%20in%20improving%20security

243. Services (BPM6): Exports and Imports by Service-category and by Trade-partner, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner>

244. Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas // United Nations Digital Library System. – URL: <https://digitallibrary.un.org/record/276871?ln=ru>

245. To Timbuktu, and Back Again: Why Transport Connectivity is Important // Oxera Consulting LLP [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.oxera.com/insights/agenda/articles/to-timbuktu-and-back-again-why-transport-connectivity-is-important/>

246. Trade-and-Transport Dataset, Annual, 2016 Onward (Analytical) // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс] – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TransportCosts>

247. Transport Route // UN/CEFACT Web Vocabularies [Электронный ресурс]. – URL: <https://vocabulary.uncefact.org/TransportRoute>

248. World Seaborne Trade by Type of Cargo, Annual // UNCTAD Data Hub [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade>