

На правах рукописи

Щепетов Павел Андреевич

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

Специальность 5.2.5 Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

Диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2025

Диссертация выполнена на кафедре международных экономических отношений экономического факультета ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН)

**Научный
руководитель:**

Пак Егор Вадимович

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры международных экономических отношений Экономического факультета ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», заведующий кафедрой УГМК «Международные транспортные операции» Факультета международных экономических отношений ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»

**Официальные
оппоненты:**

Куренков Петр Владимирович

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры управления транспортным бизнесом и интеллектуальные системы Института управления и цифровых технологий ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»

Щербанин Юрий Алексеевич

доктор экономических наук, профессор, заведующий лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем ФГБУН «Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук»

Филатов Сергей Александрович

кандидат технических наук, доцент, директор института транспортных технологий и логистики ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)»

Защита диссертации состоится 30 октября 2025 г. в 15:00 часов на заседании диссертационного совета ПДС 0600.001 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН им. Патриса Лумумбы) по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке РУДН по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Объявление о защите диссертации и текст автореферата размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (<https://vak.minobrnauki.gov.ru/>) и на сайте РУДН: <https://www.rudn.ru/science/dissovet>.

Автореферат разослан 28.09.2025 г

Ученый секретарь Диссертационного совета ПДС 0600.01
доктор экономических наук, профессор

Андропова И. В.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 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

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.

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%, 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.

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

⁴ Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря». URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html

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.

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. Сяосян 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 таблицы и 50 рисунков.

II. СТРУКТУРА РАБОТЫ

ВВЕДЕНИЕ

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

1.1. Международные транспортные коридоры: основные понятия и категории

1.2. Предпосылки и особенности развития международных транспортных коридоров

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

Выводы по главе 1

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

2.1. Этапы развития МТК «Север-Юг» и их отличительные черты

2.2. Особенности организации перевозок по МТК «Север-Юг»

2.3. Грузовая база МТК «Север-Юг»: современное состояние и особенности формирования

Выводы по главе 2

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

3.1. Проблемы и барьеры развития МТК «Север-Юг»

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

3.3. Перспективы развития МТК «Север-Юг» и интересы России

Выводы по главе 3

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

III. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. На основе систематизации существующих подходов к определению категории «международный транспортный коридор» и смежных категорий, предложена авторская дефиниция термина «международный транспортный коридор». Выявлены ключевые предпосылки и факторы формирования и развития международных транспортных коридоров.

Международные транспортные коридоры (МТК), появившись на рубеже XX и XXI вв. как самостоятельная экономическая категория, в настоящее время стали играть одну из ключевых ролей в мировой экономике, международной торговле и транспортно-логистической сфере. Однако на сегодняшний день отсутствует единое устоявшееся определение термина «международный транспортный коридор».

Категория «международный транспортный коридор» рассматривается в рамках научно-теоретического и политико-практического дискурсов. На основе анализа существующих подходов к определению МТК, а также смежных понятий (например, «транспортная система», «транспортные коммуникации», «транспортный узел», «транспортно-логистический центр», «транспортный маршрут», «транспортная сеть», «мультимодальные перевозки», «интероперабельность», «транспортная «связность», «транспортная безопасность»), которые каждая по-своему раскрывает отдельные организационно-экономические аспекты настоящего феномена предлагается следующая авторская дефиниция категории «международный транспортный коридор»: интегрированная система транспортных коммуникаций, объединяющая 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, формирующая, по сути, проводящую инфраструктуру межрегиональных торгово-транспортных связей.

Основными предпосылками формирования и развития МТК являются экономические и технологические. Экономическими предпосылками формирования и развития МТК являются рост международной торговли, а также изменение ее структуры, характеризующееся повышением роли «Глобального

Юга». С 1948 г. по настоящее время произошло многократное увеличение международной торговли товарами (см. рис. 1).

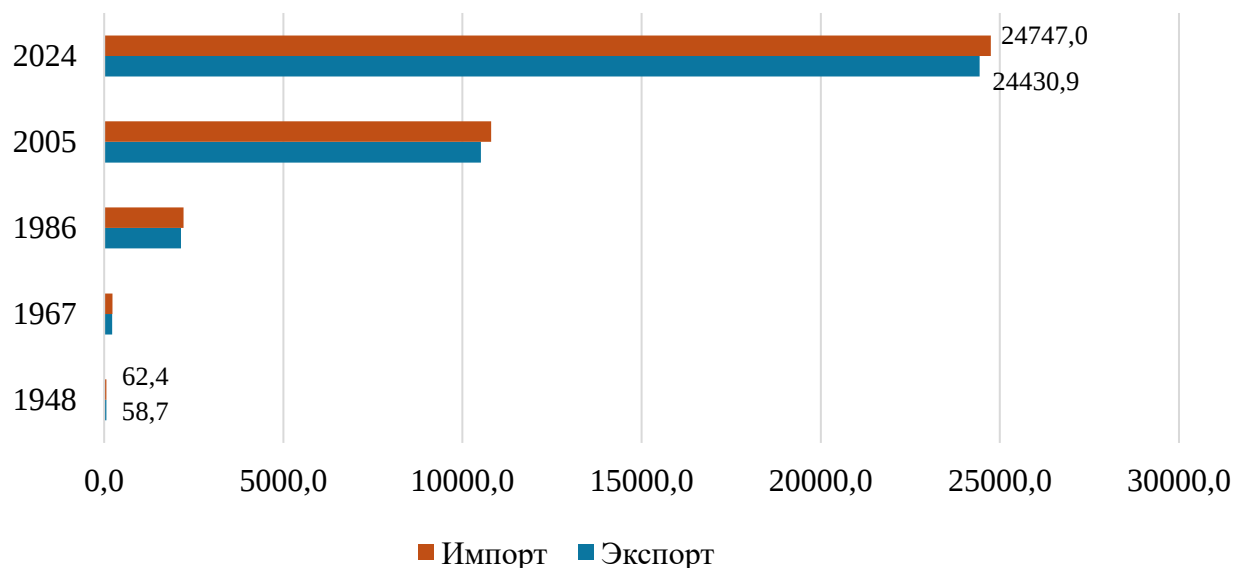


Рисунок 1. Объем международной торговли товарами в 1948-2024 гг., млрд долл. (в сопоставимых ценах)

Источник: составлено автором на основе данных Merchandise: Total Trade and Share, Annual // UNCTAD Data Hub. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMerchTotal>

В 2024 г. объем международной торговли достиг исторического максимума, увеличившись по сравнению с 1948 г. в 406 раз. Вместе с этим изменилась и структура международной торговли, в значительной степени возросла роль стран «Глобального Юга». Данная тенденция отражается в динамике торговых потоков между различными группами стран (см. рис. 2).

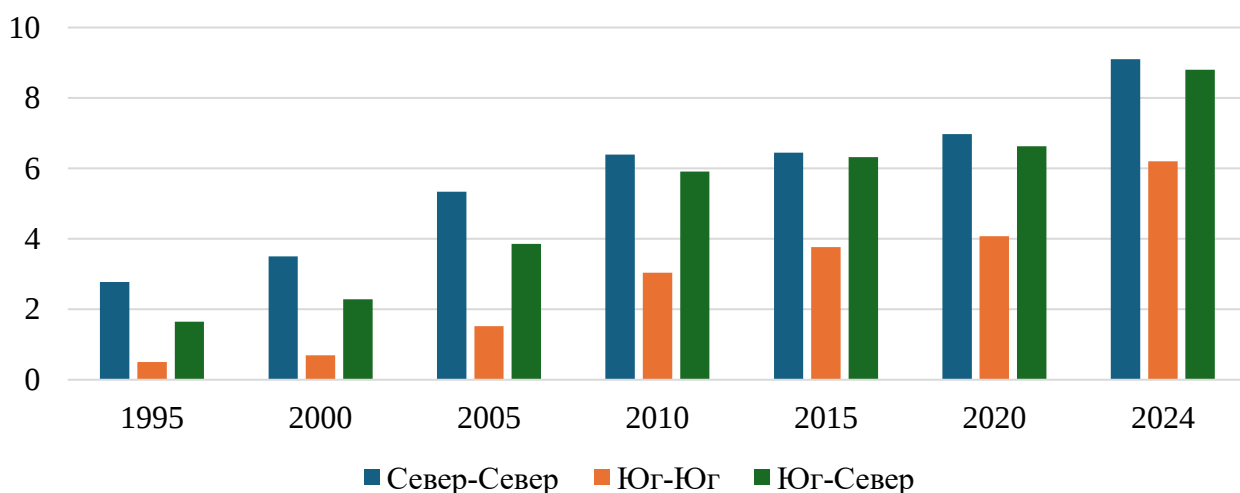


Рисунок 2. Динамика торговли товарами в направлениях «Север-Север», «Юг-Юг» и «Юг-Север» в 1995-2024 гг., трлн долл.

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

Объемы торговли с участием развивающихся стран (в направлениях «Юг-Юг» и «Юг-Север») увеличиваются большими темпами, чем торговля между развитыми странами (в направлении «Север-Север»).

Увеличение объемов международной торговли закономерно привело к росту грузооборота (см. рис. 3).

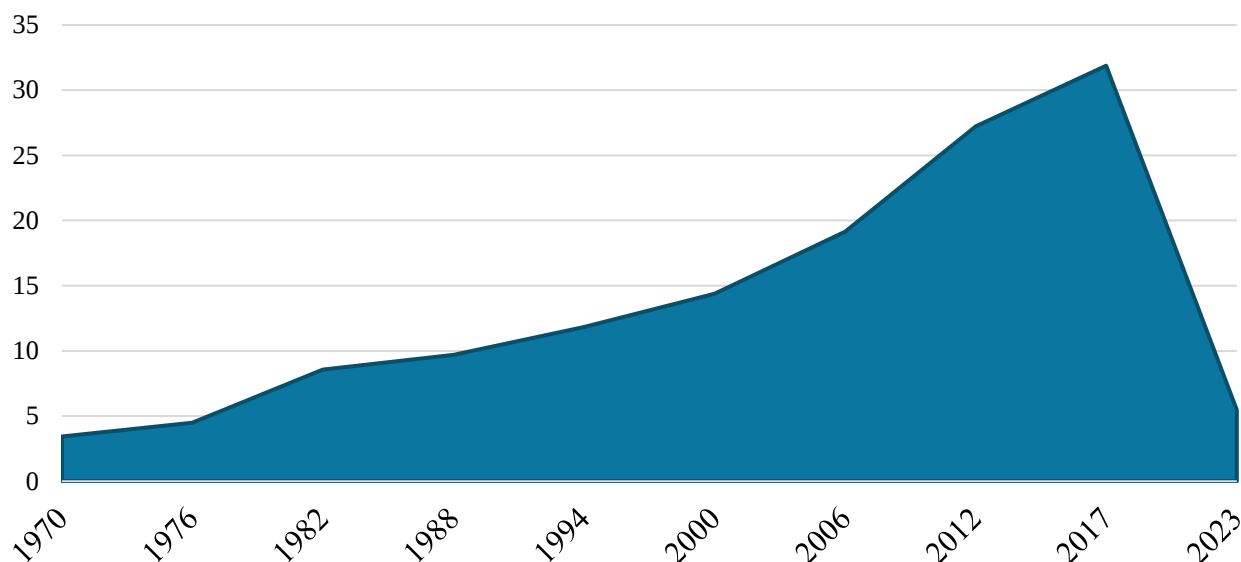


Рисунок 3. Мировой грузооборот железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта в 1970-2023 гг., млн т-км

Источник: составлено автором на основе данных Annual Transport Trends // OECD Data Explorer. 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)

До 2017 г. наблюдался устойчивый рост мирового грузооборота, дальнейшее снижение показателя связано с отсутствием агрегированных данных по всем исследуемым странам, включая Россию, Китай и США.

Увеличение товарооборота между странами, расположенными на разных континентах, объективно привело к росту международных морских перевозок (см. рис. 4).

В период с 2001 г. по 2023 г. объем морских грузоперевозок увеличился почти в 2 раза.

Технологическими предпосылками формирования и развития МТК являются контейнеризация и цифровизация. Начатая в 1956 г. М. Маклином «контейнерная революция» привела к масштабной трансформации мировой экономики – грузы в интермодальных транспортных единицах (контейнерах) вытесняют из транспортного оборота неконтейнеризированные генеральные

грузы. Данная тенденция обусловлена не только сокращением времени на погрузочно-разгрузочные операции, но и эффективной интеграцией контейнерных технологий с цифровыми решениями на транспорте и в логистике.

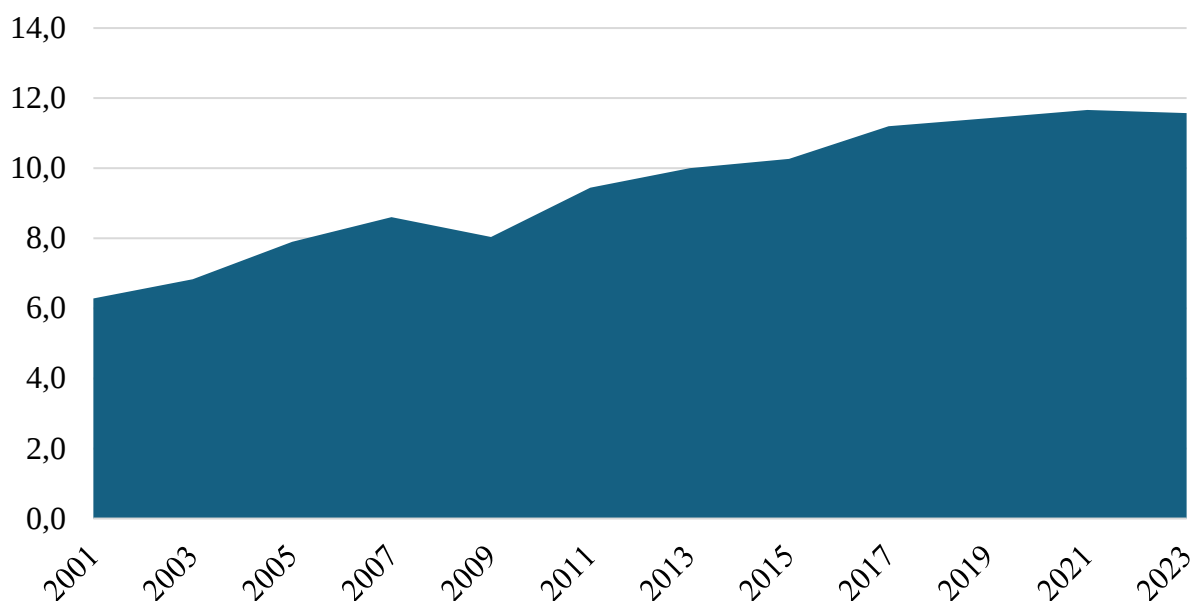


Рисунок 4. Объем грузов, перевезенных морским транспортом в 2001-2023 гг., млрд т

Источник: составлено автором на основе данных World Seaborne Trade by Type of Cargo, Annual // UNCTAD Data Hub. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.SeaborneTrade>

Важную роль в формировании и развитии МТК играет географический фактор. Международные транспортные коридоры служат инструментом обеспечения транспортной «связности», преобразуя страны, не имеющие выхода к морю, в государства с эффективными сухопутными связями (land-linked countries). В то же время географическое положение страны может стать стратегическим преимуществом, формируя ее транзитный потенциал, средством реализации которого выступают МТК.

В условиях трансформации архитектуры международных отношений и их растущей политизации МТК становятся инструментом «мягкой» силы и установления политического контроля, в то же время международные транспортные коридоры являются драйвером интеграционных процессов.

На сегодняшний день сформировано множество как отдельных МТК, так и систем взаимосвязанных международных транспортных коридоров. Наиболее значимыми среди них являются: 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).

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. Предложена периодизация развития коридора, включающая 4 этапа: древний, царский (имперский), советский и современный. Выявлены особенности развития каждого этапа.

Являясь меридиональным транспортным маршрутом, соединяющим северные и южные регионы Евразии, МТК «Север-Юг» занимает ключевое место в системе евроазиатских транспортных коммуникаций. Коридор в целом и его отдельные участки в частности входят в состав большинства действующих систем международных транспортных коридоров.

МТК «Север-Юг» имеет стратегическое значение для России, выступая одним из инструментов преодоления экономической изоляции страны, вызванной санкционным давлением со стороны стран Запада, и диверсификации торговых и транспортных потоков. Коридор может потенциально сократить сроки и снизить стоимость доставки грузов по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал (при условии устранении ряда существующих ограничений). По данным тестовых перевозок, проведенных Федерацией ассоциаций экспедиторов Индии, использование МТК «Север-Юг» сокращает расходы на доставку в среднем на 840 долл. и уменьшает срок перевозки на 13 дней⁶ (на практике стоимость и сроки перевозок по коридору могут варьироваться под влиянием природно-климатических, организационных и инфраструктурных факторов). Кроме того, коридор может сыграть важную роль в укреплении позиций (экономических и политических) России и расширения ее влияния в регионе.

⁶ Каледжи В. Соединяя мир: о значении Решт-Каспийской железной дороги // Сайт Международного дискуссионного клуба «Валдай». URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/soedinyaya-mir/>

МТК «Север-Юг», как меридиональный транспортный маршрут, связывающий Европу и Азию, северные и южные части Евразии, имеет глубокие исторические корни, восходящие к VIII в. В связи с этим в истории развития коридора выделены 4 этапа: древний, царский (имперский), советский, современный.

Древний этап (с VIII в. до первой половины XVI в.) развития МТК «Север-Юг» связан со становлением и развитием «Великого Волжского пути» древнейшего водного торгового пути Евразии, основу которого составляла река Волга, известного с VIII в. Основными перевозимыми грузами по маршруту были «восточные товары», арабские серебряные дирхамы, меха и мечи.

Царский (имперский) этап (со второй половины XVI в. до начала XX в.) связан с расширением российских территорий на юг и выходом к Каспийскому морю, что обеспечило доступ к рынкам Персии и Индии, укрепив политическое и экономическое влияние России в регионе. Россия установила контроль над ключевыми транспортными узлами (в первую очередь Астраханью), а также реализовала масштабные инфраструктурные проекты (например, Волго-Каспийский морской судоходный канал и Тавризское шоссе).

Советский этап (с 1917 г. по 1991 г.) характеризуется масштабным развитием и качественной трансформацией транспортно-логистической инфраструктуры и институциональных механизмов, обеспечивающих обслуживание грузопотоков в условиях меняющихся политических и экономических реалий. В период Великой Отечественной войны по территории Ирана был сформирован «Персидский коридор» (в рамках которого были построены Трансиранское шоссе, железнодорожная магистраль и два порта в Персидском заливе), используемый для поставок товаров в СССР по ленд-лизу. В послевоенное время транспортно-логистические связи между странами, тяготеющими к МТК «Север-Юг», в целом возросли. 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 Ноушехр⁷. Во многом именно эту линию можно считать предтечей МТК «Север-Юг» в его современном виде.

Современный этап (с середины 1990-х гг. по настоящее время) характеризуется институциональным оформлением МТК «Север-Юг». На полях

⁷ Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север-Юг» / А. М. Голубчик // Вестник транспорта. – 2022. – № 10. – С. 15-17

II-й Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 г. состоялось подписание межправительственного соглашения между Россией, Индией и Ираном о создании МТК «Север-Юг», что можно считать юридической основой коридора.

На сегодняшний день в связи со сложившейся геополитической обстановкой маршрут коридора проходит от пограничных с Финляндией станций Бусловская и Светогорск (или от Санкт-Петербурга, как экономического центра) до Астрахани и далее разделяется на 3 ветви: *транскаспийскую ветвь*, проходящую через акватории Каспийского моря, *западную ветвь*, которая проходит по западному побережью Каспийского моря (по территории России, Азербайджана и Ирана), *восточную ветвь*, проходящую по восточному побережью Каспийского моря (по территории России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана).

По территории Ирана маршрут коридора следует до южных портов Ирана (Бендер-Аббас или Чахбехар), откуда груз доставляется в индийский порт Мумбаи.

Ретроспективный анализ МТК «Север-Юг» в целом подтверждает его определенную геоэкономическую устойчивость и востребованность соответствующих маршрутов для стран Евразии. Также установлено, что на протяжении всей истории развития коридора Россия играла ключевую роль в процессе эволюции транспортно-логистического обслуживания грузопотоков на исследуемом направлении и развития соответствующей инфраструктуры.

3. Определены специфические особенности осуществления грузоперевозок по МТК «Север-Юг». На основе анализа взаимной торговли России с 14-ю «тяготеющими» к коридору странами, а также их экономических и логистических показателей выявлена значительная потенциальная грузовая база коридора.

При осуществлении грузоперевозок по МТК «Север-Юг» участники ВЭД сталкиваются с рядом организационно-экономических, документарных и инфраструктурных особенностей.

К организационно-экономическим особенностям грузоперевозок по коридору относятся отсутствие единого транспортно-логистического оператора и единой тарифной политики.

Документарные особенности перевозочного процесса заключаются в отсутствии практики применения единой (сквозной) транспортной накладной, вследствие чего на каждый участок маршрута и для каждого вида транспорта

оформляется отдельный транспортный документ. При этом существует специфика применяемых коносаментов при транспортировке грузов через акваторию Каспия.

Инфраструктурные особенности грузоперевозок по коридору выражаются в том, что на маршрутах МТК «Север-Юг» отсутствует интероперабельность, вследствие чего при транспортировке грузов в направлении Индии количество перегрузок может достигать 4 раз, а при перевозке по транскаспийской ветви – до 6 раз.

На сегодняшний день к МТК «Север-Юг» помимо России «тяготеет» 14 государств: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Грузия, Индия, Иран, Казахстан, Киргизия, Оман, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан. «Тяготение» данных стран обусловлено их непосредственным участием в коридоре или самим географическим положением вдоль маршрута коридора, или заинтересованностью в его использовании.

Объемы внешней торговли товарами России со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг», значительно возросли с 1999 г. (см. рис. 5).

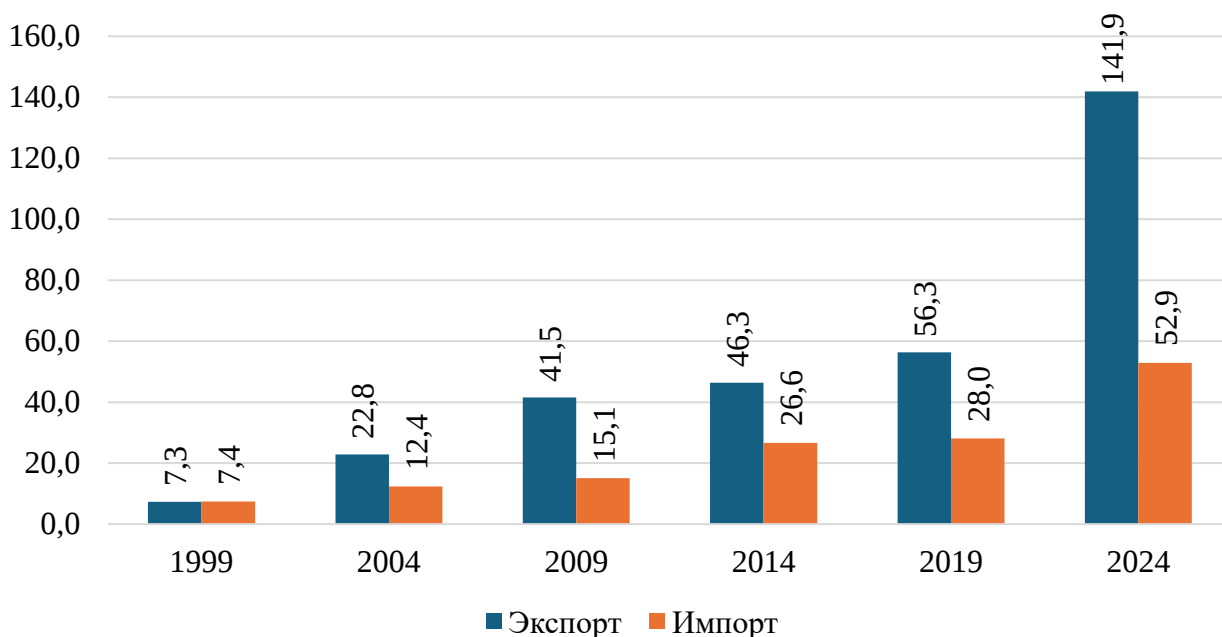


Рисунок 5. Динамика торговли товарами России со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг» в 1999-2024 гг., млрд долл.

Источник: составлено автором на основе Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix>

В 2024 г. по сравнению с 1999 г. товарооборот России со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг», увеличился в 13,2 раза – с 14,8 млрд долл.

в 1999 г. до 194,8 млрд долл. в 2024 г. При этом, соответствующий экспорт России представлен в основном минеральным топливом, смазочными маслами и аналогичными материалами; промышленными товарами; машинами и транспортным оборудованием. В структуре импорта России из стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг», преобладают пищевые продукты и живые животные; промышленные товары; а также машины и транспортное оборудование.

Количественный анализ объемов грузоперевозок по МТК «Север-Юг» осложняется отсутствием агрегированной и верифицируемой статистики по коридору: по всему коридору данные имеются только за 2021-2023 гг.

За исследуемый период наблюдается стабильное увеличение объема грузов, перевезенных по МТК «Север-Юг» (см. рис. 6).

Грузопоток по МТК «Север-Юг» в 2023 г. составил 16,9 млн т и характеризуется ростом на 4,3 млн т в 2023 г. по отношению к 2021 г. (темп прироста составил 34,1%). Однако высокий темп роста во многом связан с эффектом низкой базы.

В то же время фактический объем перевезенных грузов по МТК «Север-Юг» существенно ниже прогнозных значений, представленных Министерством транспорта РФ.

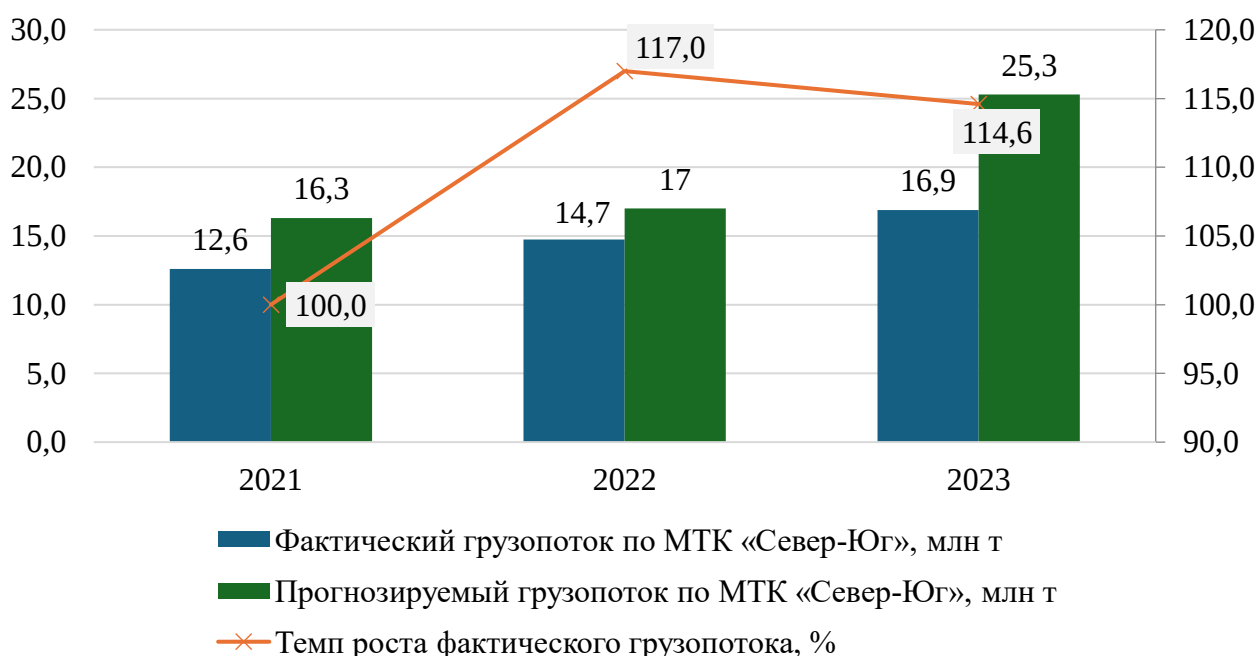


Рисунок 6. Грузопоток по маршрутам МТК «Север-Юг» в 2021-2023 гг., млн т

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. — 151 с.; Показатели

работы морских портов // Сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря». URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyye_sboryi.html; Ламанов С. В., Ромашкин Р. А., Сурганова Т. В. Основные результаты развития МТК «Север-Юг» в период 2021–2024 гг. и его дальнейшие перспективы // Евразийский центр по продовольственной безопасности МГУ. – С. 1. – URL: <https://ecfs.msu.ru/resources/analitics/osnovnyie-rezultatyi-razvitiya-mtk-«sever-yug»-v-period-2021–2024-gg.-i-ego-dalnejshie-perspektivy>

Рост торговли товарами России со странами, «тяготеющими» к МТК «Север-Юг», на фоне в целом благоприятной динамики их экономических и логистических показателей, таких как номинальный ВВП, торговый баланс, внешнеторговая квота (по товарам), грузооборот и индекс эффективности логистики (LPI), свидетельствует о наличии потенциальной грузовой базы коридора.

4. Определены основные барьеры развития МТК «Север-Юг»: инфраструктурного, организационно-экономического и политического характера.

На сегодняшний день эффективному развитию МТК «Север-Юг» препятствуют барьеры инфраструктурного, организационно-экономического и политического характера, некоторые из которых носят «хронический» характер и не решены с начала 2000-х гг.

Инфраструктурные барьеры присутствуют на всем протяжении коридора. К ним относятся «узкие» места (однопутные железнодорожные участки с ограниченной пропускной способностью, высокая загруженность железнодорожных пунктов пропуска, заносимость Волго-Каспийского морского судоходного канала), а также «недостающие звенья» (отсутствующий железнодорожный участок Решт (Иран) – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), отсутствие железнодорожного подъезда к ряду терминалов порта Астрахань, а также большей части иранских портов на Каспии).

Организационно-экономическими барьерами развития МТК «Север-Юг» являются отсутствие единого мультимодального 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 конфликтный потенциал в Южной Азии (между Индией и Пакистаном), на Ближнем Востоке (между Израилем и Ираном) и на Южном Кавказе (между Арменией и Азербайджаном). Недавние сложности в отношениях Азербайджана с Россией могут негативно сказаться на функционировании западной ветки коридора.

5. Установлен текущий уровень функциональной готовности Каспийского региона к обеспечению устойчивой транспортной «связности» в Евразии. Выявлена существующая конкуренция между двумя транспортными маршрутами на Каспии: МТК «Север-Юг» и «Срединным коридором». Показано, что переход от конкуренции к их сопряжению может привести к росту транспортной «связности» в Евразии.

Каспийское море расположено на границе Европы и Азии, выступая «мостом» между крупнейшими торгово-экономическими центрами, объединяя динамично развивающиеся страны Азии с развитыми европейскими государствами.

В настоящее время на Каспии функционируют 12 портов международного значения, которые выступают «узлами» международных транспортных коридоров. Суммарная пропускная способность каспийских портов составляет порядка 113 млн т (см. рис. 7).

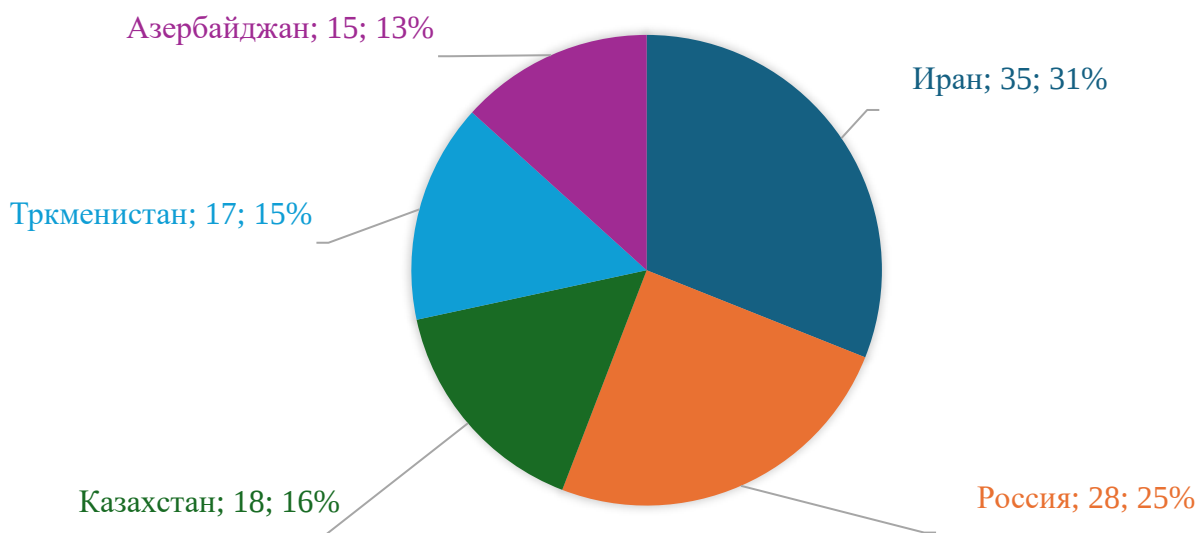


Рисунок 7. Пропускная способность портов в акватории Каспийского моря по странам «Каспийской пятерки», млн т и %

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. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_224169/; 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. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_228820/; 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. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_229628/; О порте // Официальный сайт Туркменбашинского Международного морского порта. URL: https://port.com.tm/?page_id=5999&lang=ru; О порте // Официальный сайт Бакинского Международного Морского Торгового Порта. URL: <https://portofbaku.com/ru/page/bizim-liman/liman-haqqinda>; В порту Курык построят логистический центр и зерновой терминал // Информационное агентство «Медиапалуба». URL: <https://paluba.media/news/178276>; Инфраструктура // Официальный сайт АО «НК «Актауский морской торговый порт». URL: <https://portaktau.kz/kz/glavnaya/infrastruktura/>; Порт «Каспиан» – ключ к контролю над торговыми путями в Евразию // Tasnim News Agency. URL: <https://www.tasnimnews.com/ru/news/2025/03/17/3277141/порт-каспиан-ключ-к-контролю-над-торговыми-путями-в-евразию>

Наибольшая пропускная способность портов наблюдается в Иране (порядка 35 млн т). При этом, порт Туркменбаши (Туркменистан) – лидер по пропускной способности.

Торговый флот на Каспии в основном представлен судами 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 м. Большая часть судов была построена в промежутке с начала 1980-х гг. до середины 2000-х гг. На сегодняшний день торговый флот прикаспийских стран состоит из 300 судов различного типа (см. рис. 8).

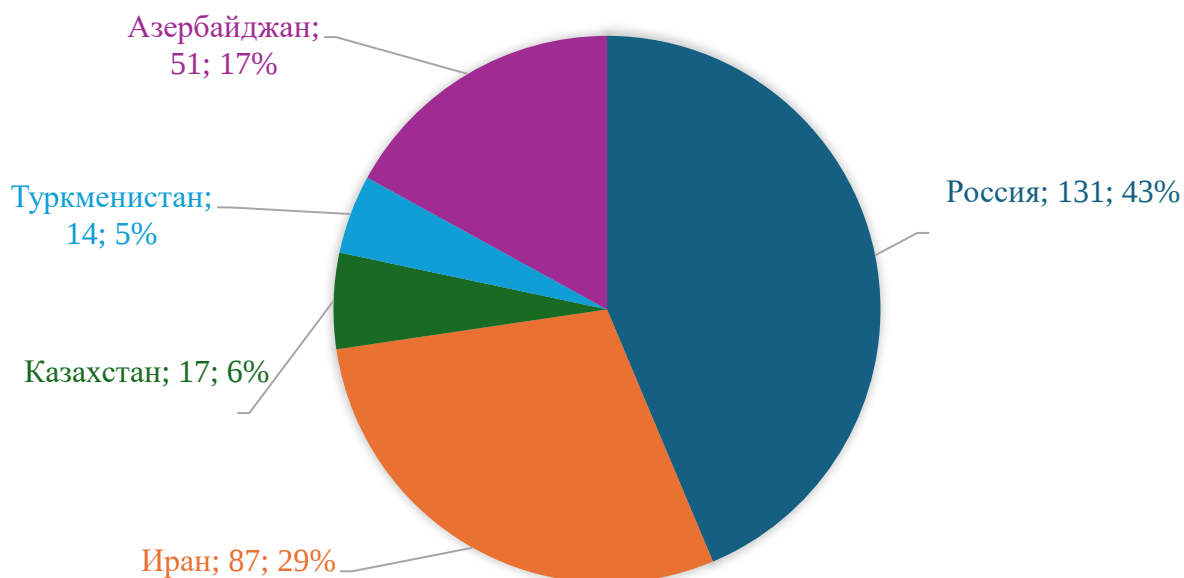


Рисунок 8. Торговый флот на Каспии по странам «Каспийской пятерки» в 2024 г., ед. и %

Источник: составлено и рассчитано автором на основе Регистровая книга // Российский морской регистр судоходства. URL: <https://lk.rs-class.org/regbook/regbookVessel?ln=ru>; Number of Iran's Merchant Ships in Caspian Sea Rises to 87 // Ports and Maritime Organization of Iran. URL: <https://en.pmo.ir/en/news/66432/Number-of-Iran-s-merchant-ships-in-Caspian-Sea-rises-to-87>; Отдельная финансовая отчетность ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» за 2023 год // Сайт ТОО «НМСК «Казмортрансфлот». URL: <https://kmtf.kz/ru/investors/otchetnost>; Информация о флоте // Сайт АОЗТ «Морской торговый флот». URL: <https://mmf.com.tm>

Наибольшим торговым флотом на Каспии обладает Россия, и эксплуатируемые суда находятся в собственности множества коммерческих организаций. При этом, несмотря на то, что флот Казахстана не велик, именно Астана на сегодняшний день оперирует уникальными для Каспия судами – контейнеровозами (правда, не специализированными, а переоборудованными).

Для Каспийского региона характерно наличие нескольких, порой альтернативных друг другу коридоров. Наиболее значимыми МТК являются МТК «Север-Юг» (в меридиональном направлении) и Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (ТМТМ) или «Срединный коридор» (в широтном). Представляется, что, несмотря на определенную политическую природу «Срединного коридора» как проекта в обход России, их сопряжение внесет значительный вклад в обеспечение транспортной «связности» Евразии. Весьма интересными в настоящем контексте видятся перспективы Зангезурского

коридора (иногда именуемого «Маршрутом Трампа»), которые, правда, пока остаются преимущественно «на бумаге».

Совокупный грузопоток по МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору» в 2024 г. составил 11,4 млн т. (прирост относительно 2019 г. на 40,1%), однако грузопоток по МТК «Север-Юг» многократно превышает грузопоток по «Срединному коридору» (см. рис. 9).

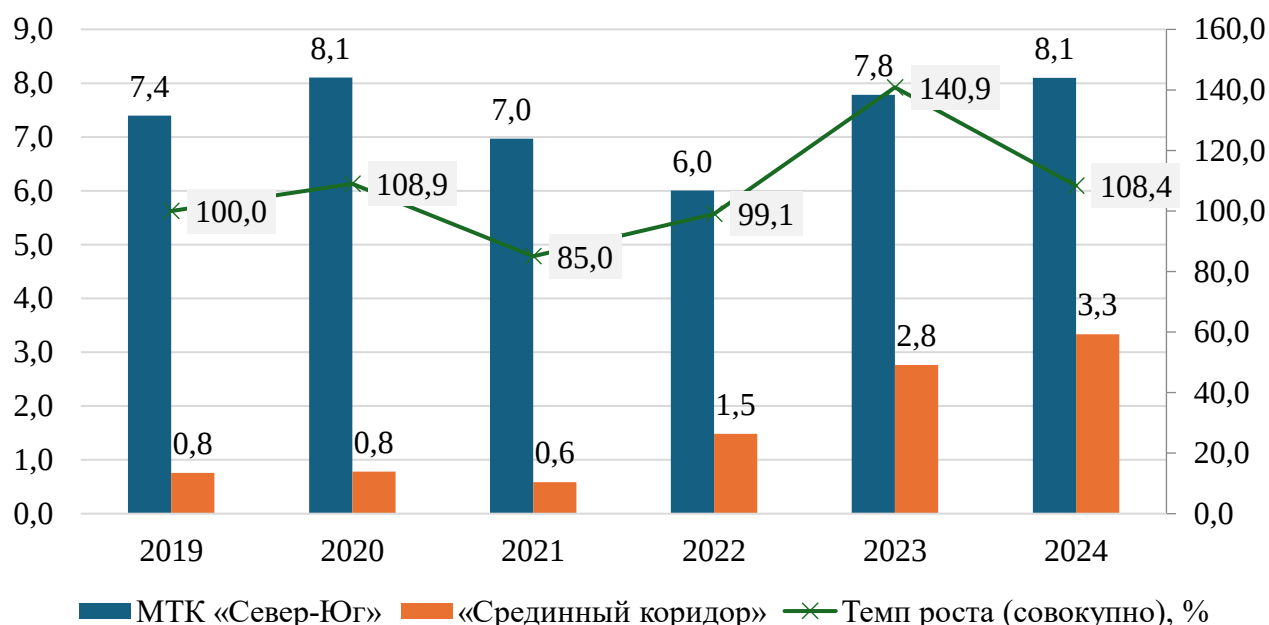


Рисунок 9. Грузопоток по транскаспийской ветки МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору» в 2019-2024 гг., млн т

Источник: составлено на основе данных Показатели работы морских портов // Официальный сайт ФГБУ «Администрация морских портов Каспийского моря». URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovye_sboryi.html; Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут (TMTM) // Международная ассоциация «Транскаспийский Международный Транспортный Маршрут». URL: <https://middlecorridor.com/ru/>

При этом, объем контейнерных перевозок по маршруту TMTM (по официальной статистике) превышает объем контейнерных перевозок по транскаспийской ветви МТК «Север-Юг» в 10 раз. Вместе с тем официальные данные по «Срединному коридору» вызывают определенную дискуссионность в экспертных кругах, так как коридор сталкивается с аналогичными организационно-экономическими и инфраструктурными барьерами, присущими транскаспийской ветви МТК «Север-Юг».

Таким образом, представляется, что транспортно-логистическая инфраструктура Каспия развивается, однако ее текущее состояние не позволит

справиться с существенным ростом грузопотока по МТК «Север-Юг» и «Срединному коридору».

6. На основе результатов эконометрического моделирования грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг», установлено, что динамика грузопотока на маршруте (что, впрочем, характерно и для всего коридора) на горизонте 3-х лет имеет инерционный характер. Полученные результаты подтвердили устоявшуюся точку зрения ведущих отечественных исследователей. Однако развитие коридора отвечает национальным интересам России. Предложены рекомендации по развитию МТК «Север-Юг».

Наименее зависимой от значительных инвестиций в инфраструктуру третьих стран и одновременно имеющей наибольшие исторические предпосылки развития является транскаспийская ветвь МТК «Север-Юг». В этой связи, именно данный участок коридора был выбран для построения прогнозной модели грузопотока по коридору. Основными показателями эконометрической модели являются 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) (см. табл. 1).

Таблица 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
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

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7
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». URL: https://ampastra.ru/raskrytie_informatsii/gosudarstvennyie_reguliruemyie_portovyie_sboryi.html; Merchandise Trade Matrix, Annual // UNCTAD Data Hub. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeMatrix>; База статистических данных Группы Всемирного банка // World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org>; 244. Services (BPM6): Exports and Imports by Service-category and by Trade-partner, Annual // UNCTAD Data Hub. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.TradeServCatByPartner>

Для прогнозирования грузопотока была выбрана модель градиентного бустинга (библиотека XGBoost), демонстрирующая высокую эффективность при работе с табличными данными.

После устранения мультиколлинеарности путем замены показателей «Совокупный внешнеторговый оборот стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (x_1) и «Номинальный ВВП стран, «тяготеющих» к МТК «Север-Юг» (x_2) на «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП (внешнеторговая квота)», масштабирования признаков с использованием стандартизации (StandardScaler) и добавления лаговых переменных для учета временной зависимости грузопотока была построена модель прогнозирования грузопотока на основе модели градиентного бустинга (библиотека XGBoost). Оценка модели на тестовых данных: $RMSE = 0,17$; $R^2 = 0,67$, – что характеризует модель как приемлемую.

Для прогнозирования грузопотока был использован сценарный подход:

- *базовый сценарий* («Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)» на уровне тренда, санкции в отношении России сохраняются);
- *оптимистичный сценарий* (применение повышающего коэффициента 1,5 к тренду показателей «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и

«Экспорт транспортных услуг (млн долл.)», снятие санкций в отношении России в 2026 г.);

- *пессимистичный сценарий* (применение понижающего коэффициента 0,5 к тренду показателей «Отношение внешнеторгового оборота к ВВП, %» и «Экспорт транспортных услуг (млн долл.)», санкции в отношении России сохраняются).

Полученные прогнозные значения объединены с историческими на графике (см. рис. 10).

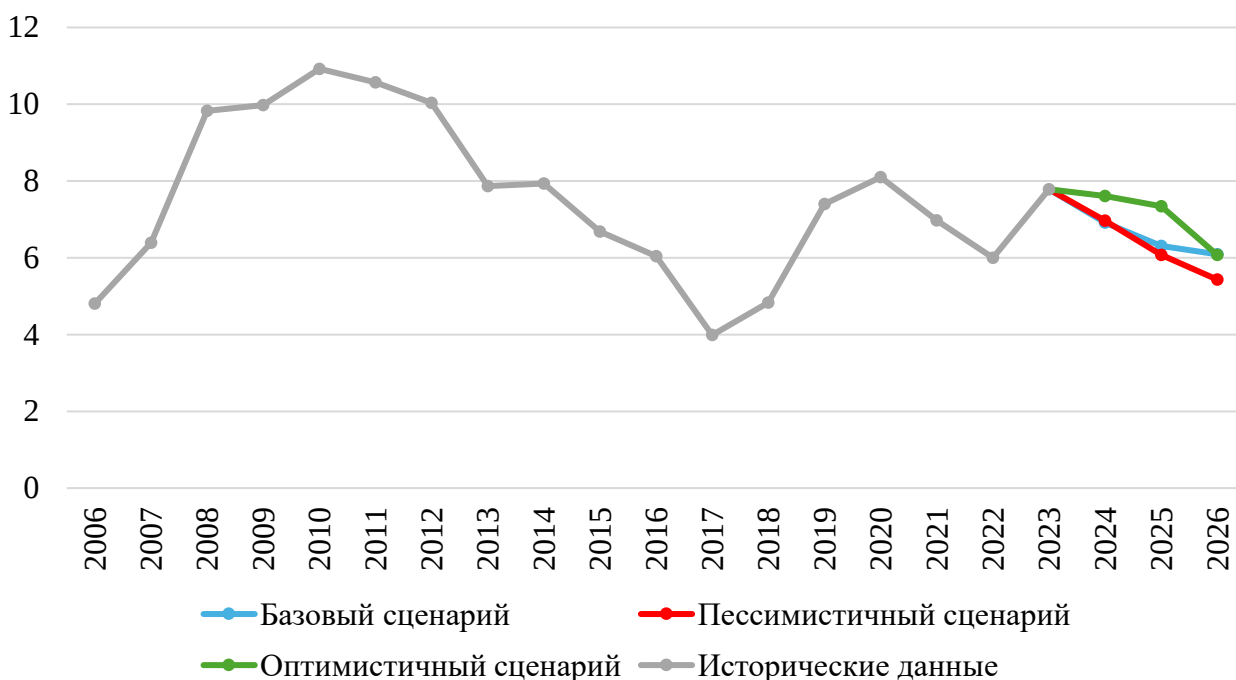


Рисунок 10. Прогноз грузопотока по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» до 2026 г., млн т

Источник: составлено автором

Полученные результаты говорят об инерционном характере развития грузоперевозок по транскаспийской ветке МТК «Север-Юг» (что, впрочем, характерно и для всего коридора в целом) при сохранении существующих барьеров. Во многом это объясняется также тем, что объем грузопотока по коридору определяется в значительной мере не экономическими, а преимущественно политическими факторами. Полученные эмпирическим путем данные подтвердили устоявшуюся точку зрения ведущих отечественных исследователей.

Несмотря на отсутствие прогнозируемого роста грузопотока по МТК «Север-Юг», представляется, что развитие коридора в текущих условиях

отвечает национальным интересам России в части диверсификации торговых потоков; формирования независимой от санкционной политики Западных стран системы транспортных маршрутов; повышения уровня обеспечения продовольственной безопасности страны; развития 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); реализации транзитного потенциала страны, в особенности после снятия санкций, ограничивающих перевозки по коридору в направлении Северная Европа/страны Прибалтики – Россия – Иран – Индия.

В целях устранения существующих барьеров развития МТК «Север-Юг» и повышения эффективности функционирования коридора предлагается реализация комплекса рекомендаций: (1) создание единого мультимодального транспортно-логистического оператора; (2) гармонизация тарифной политики; (3) модернизация и развитие транспортно-логистической инфраструктуры МТК; (4) формирование на базе Астраханской области международного транспортно-логистического «узла» коридора; (5) учреждение «Каспийского консорциума», объединяющего грузоотправителей, перевозчиков, судовладельцев, портовых операторов, транспортных экспедиторов, судостроителей, научные организации и другие заинтересованные стороны, создание которого позволит осуществлять эффективное взаимодействие всех участников перевозочного процесса; (6) более активное внедрение цифровых технологий на транспорте и в логистике в работу МТК «Север-Юг».

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационном исследовании проведено комплексное исследование особенностей, проблем и перспектив развития грузоперевозок по МТК «Север-Юг» с выявлением соответствующих экономических интересов России, результаты которого использованы в том числе для разработки научно-практических рекомендаций по развитию МТК «Север-Юг». Рекомендации учитывают национальные интересы России и основаны на особенностях и проблемах организации перевозочного процесса по коридору. Представляется, что реализация обозначенных рекомендаций позволит системно повысить эффективность формирующейся «новой логистики» внешней торговли России, но при условии решения «хронических» проблем коридора, сохраняющихся с начала 2000-х гг.

V. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в рецензируемых журналах Перечня ВАК РФ/Перечня РUDN:

1. 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 (K2)
2. 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 (K2)
3. 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 (K2)

Статьи в прочих изданиях:

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

Щепетов Павел Андреевич (РФ)

**Развитие международного транспортного коридора «Север-Юг»:
возможности и перспективы для России**

В диссертационном исследовании рассмотрены теоретические подходы к определению категории «международный транспортный коридор», предложена авторская дефиниция данного термина. Выявлены предпосылки (экономические и технологические) и факторы (географические и политические) формирования и развития МТК на примере коридора «Север-Юг». Проанализированы объемы грузоперевозок и их динамика, а также дана характеристика особенностям организации грузоперевозок по МТК «Север-Юг». Определены основные барьеры развития МТК «Север-Юг». Выявлены основные перспективы развития МТК «Север-Юг», отвечающие национальным интересам России. Разработаны научно-практические рекомендации, в т.ч. с использованием количественного метода анализа, по развитию коридора.

Shchepetov Pavel Andreevich (Russia)

**Development of the International North-South Transport Corridor:
Opportunities and Prospects for Russia**

The thesis examines theoretical approaches to defining the concept of «international transport corridor» and proposes the author's definition of this term. The thesis identifies the prerequisites (economic and technological) and factors (geographical and political) influencing the formation and development of the international transport corridor with International North-South Transport Corridor (INSTC) as a case-study. The thesis analyzes freight transportation volumes and their dynamics, and examines the specific features of cargo transportation along the Corridor. The thesis determines the main barriers to the development of the INSTC. The thesis identifies key prospects for the development of the INSTC that align with Russia's national interests. The thesis proposes science-based and practical recommendations (incl. modelled) for further prospects of the corridor.