

УДК 656.025

## ***МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ***

***Галкина Е.Ю.***

*студент,*

*Российский университет транспорта (МИИТ),*

*Москва, Россия*

***Лахметкина Н.Ю.***

*к.т.н., доцент*

*Российский университет транспорта (МИИТ),*

*Москва, Россия*

### **Аннотация**

Формирование международных транспортных коридоров является неотъемлемой частью развития экспортно-импортного потенциала страны. На фоне текущих глобальных изменений поиск альтернативных транспортных решений является важной задачей. С переориентацией внешнеторговых грузопотоков на Восточное направление особый интерес вызывают возможности действующих транспортных коридоров и перспективы новых. В статье рассмотрены международные транспортные коридоры направления Азия – Европа с особым вниманием к коридорам, проходящим через территорию Российской федерацию, их маршрутам, техническому оснащению, экономической значимости. Также рассмотрены перспективы развития новых железнодорожных магистралей, проходящих через ряд центрально-азиатских стран, и их роль в интеграции транспортных систем стран и повышении объемов взаимной торговли.

**Ключевые слова:** международный транспортный коридор, транспортная система, железнодорожная магистраль, интеграция, Азия, Европа

***INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN THE NEW REALITY***

***Galkina E.Y.***

*student,*

*Russian University of Transport (MIIT),*

*Moscow, Russia*

***Lahmetkina N.Y.***

*Ph.D., associate professor*

*Russian University of Transport (MIIT),*

*Moscow, Russia*

**Annotation**

The formation of international transport corridors is an integral part of the development of the country's export and import potential. Against the background of current global changes, finding alternative transport solutions is an important task. With the reorientation of foreign trade flows towards the Eastern Direction, the possibilities of existing transport corridors and the prospects of new ones are of particular interest. The article considers international transport corridors in the direction Asia - Europe with special attention to corridors passing through the territory of the Russian Federation, their routes, technical equipment, economic significance. The prospects of development of new railway lines passing through a number of Central Asian countries and their role in the integration of the transport systems of countries and increasing the volume of mutual trade were also considered.

**Keywords:** international transport corridor, transport system, railway line, integration, Asia, Europe.

Начало идеи формирования международных транспортных коридоров относится к 1980–1990-ым годам, когда в Западной Европе возникла необходимость оптимизации транспортной сети во внутреннем и внешнем сообщении с Азией с целью управления быстро растущими транспортными потоками.

В текущих реалиях глобализации экономик стран развитие транспортных коридоров между Европой и Азией является ключевым направлением сотрудничества и интеграции двух континентов. Все эффективные транспортные пути имеют стратегическое значение для торговли и сотрудничества, стимулируют развитие экономических отношений между всеми странами, проходящими через них [3]. Учитывая, что Европа по-прежнему остается местом сосредоточения значимой части мировой экономической торговли, а Азия - в последнее время стала центром активного экономического развития и растущего политического влияния. Стремительный рост экономики Китая вызывает необходимость увеличения пропускной способности транспортных коридоров и мощности сопутствующей транспортно-логистической инфраструктуры.

Кроме того, на сегодняшний день внешняя торговля России в значительной степени ориентирована на Китай, а также Индию, Иран, Казахстан и другие азиатские страны, которые становятся полноценными партнерами экспорта и импорта сырья [2].

Очевидно, что необходимо активное развитие транспортной инфраструктуры стран Центральной Азии, которая позволит содействовать развитию мировой торговли и обеспечивать транспортные потоки между рынками Европы и Азии.

Таблица 1 – Рассматриваемые международные транспортные коридоры [10]

Название коридора	Вид транспорта	Маршрут следования	Протяженность, км
Северный коридор Трансазиатской железной дороги	Железнодорожный	Западная Европа – Западный Китай: Ляньюньгань (Китай) – Достык (Казахстан) – Петропаловск (Россия) – Брест(Беларусь) – Гамбург (Германия)	9250
Южный коридор Трансазиатской железной дороги	Железнодорожный	Ляньюньгань (Китай) – Достык (Казахстан) – Сарахас (Туркменистан) – Рази (Иран) – Стамбул (Турция)	10769
Центральный коридор Трансазиатской железной дороги	Железнодорожный	Западная Европа – Западный Китай: Ляньюньгань (Китай) – Достык (Казахстан) – Астана – Озинки (Россия) – Брест (Беларусь)- страны Европы	9654
Транскаспийский Международный транспортный коридор	Железнодорожный, морской	Ляньюньгань (Китай) – Достык (Казахстан) – Актау(Казахстан) – Баку(Азербайджан) – Тбилиси(Грузия) – Карс(Турция)– страны Европы.	9400
Южный морской путь (через Суецкий канал)	Морской		18500
Южный морской путь (через Мыс Доброй Надежды)	Морской		26000
ТРАСЕКА	Железнодорожный, морской	Восточная Европа – Центральная Азия через	10684

		Черное море, Кавказ и Каспийское море: Ляньюньгань (Китай) – Достык (Казахстан) – Актау(Казахстан) – Баку(Азербайджан) – Поти(Грузия)– Стамбул (Турция)	
Международный транспортный коридор Север-Юг	Железнодорожный, морской, автомобильный	Северная Европа – страны Персидского залива через Россию и Иран с участием Казахстана: Санкт-Петербург(Россия)– Актау(Казахстан)– Амирабад(Иран) – Бендер – Аббас (Индия)	7200
Транссибирская магистраль	Железнодорожный	Брест(Беларусь) – граница Финляндии – граница Украины – Москва (Россия) – Владивосток (Россия) – Улан-Батор (Монголия) – Пекин (Китай)	11500 (9288-Транссиб, остальное-ж/д. линии граничащих стран по маршруту)

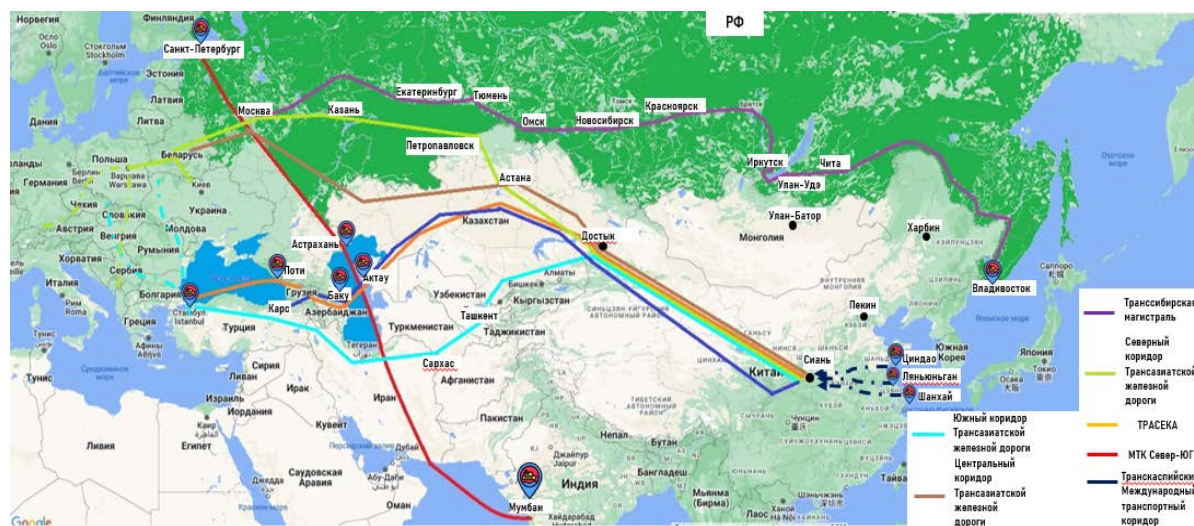


Рис. 1 – Карта рассмотренных транспортных коридоров Азия-Европа<sup>1</sup>

Наибольший интерес представляет система Международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, состоящая из двух

<sup>1</sup> Разработано автором

рассматриваемых коридоров: МТК «Север-Юг», Транссибирская магистраль (таблица 1, рисунок 1).

Так как торговые отношения России с Ираном, Пакистаном, Индией, странами Ближнего Востока, а также прикаспийскими государствами приобрели приоритетный характер, что показывает повышенный интерес грузоотправителей.

Проходящий по территории России МТК «Север-Юг» соединяет страны Южной Азии с Европой через Каспийский бассейн, обеспечивая кратчайшее расстояние перевозок грузов между странами. Условной точкой отсчета на юге можно назвать Иран или Индию, на севере — Санкт-Петербург. Коридор имеет варианты выбора одного из трёх путей доставки, каждый из которых имеет резервы пропускной способности.

Один из наиболее востребованных маршрутов коридора - Транскаспийский. Он включает российские порты в Каспийском бассейне, такие как Астрахань, Оля и Махачкала, а также порты Ирана. Растущая востребованность способствовала модернизации портовой инфраструктуры РФ. Так, в Астраханской области было решено начать создание Каспийского кластера Особых Экономических Зон [5].



Рис. 2 – Грузооборот портов Каспийского бассейна<sup>2</sup>

<sup>2</sup> На основе данных: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-1-kvartal-2024-g>

Грузооборот портов Каспийского бассейна (рисунок 2) имеет положительную динамику, важно отметить, что перспективы развития коридора связаны не только, с сотрудничеством с азиатскими странами, но и с ростом нефтедобычи в районе Каспийского бассейна.

Из проблем можно отметить автотрассы, требующие модернизации и погранпереходы на границе России и Азербайджана на участке Дербент – Самур, Тагиркент-Казмаляр, Караузек, Дербент, которые отнимают значительное время от перевозок.

Западный маршрут обеспечен прямым железнодорожным сообщением между Россией и Азербайджаном с последующим выходом на территорию Ирана через погранпереход в Астаре. Здесь грузы вынужденно перегружают на автомобильный транспорт для перевозки в порт Энзели далее до Решта, где вновь начинается железнодорожная колея уже до самого Бендер-Аббаса [6].

Однако, следует отметить, что 17 мая 2023 Россия и Иран заключили соглашение о совместном строительстве 160-километрового участка дороги «Решт – Астара» между Азербайджаном и Ираном, который обеспечит проезд к портам Персидского залива. Это станет недостающим звеном железнодорожного маршрута и положит начало росту провозной и пропускной способности. [7]

Самый протяженный восточный маршрут располагает сквозным железнодорожным сообщением через Россию, Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с дальнейшим выходом на железную дорогу Ирана. Несмотря на отсутствие необходимости перевалки грузов на другие виды транспорта, разница ширины железнодорожной колеи требует дополнительного времени на смену колесных пар железнодорожных составов [6].

Каждая из основных ветвей коридора имеет проблемные места, которые существенно ограничивают их транспортные возможности, но которые со временем будут решены.

Коридор открывает новые перспективы для стран Евразийского экономического союза, которые тоже смогут эффективно торговать с Индией и



странами Персидского залива. Он уже обеспечивает значительные объёмы экспорта и импорта в азиатском направлении, но и имеет все шансы нарастить объёмы и привлечь новых экспортеров, а также укрепить экономические и политические связи с дружественными странами.

Пересекающая Россию в широтном направлении Транссибирская магистраль является отличным вариантом железнодорожного маршрута для транспортировки в направлении с востока на запад. Сейчас это двухпутная электрифицированная железная дорога, имеющая множество соединений с сетями железных дорог соседних стран. Пограничный переход Забайкальск и Гродеково соединяет с железными дорогами Китая, Наушки – с сетью железных дорог Монголии, Семипалатинск – связывает с железными дорогами Казахстана.

В условиях переориентации грузопотоков на восток приоритетом является развитие транспортной инфраструктуры, поэтому Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская объединены понятием «Восточный полигон», и его модернизация, включая увеличение пропускной и провозной способности являются ключевой задачей ОАО «РЖД» в течение последних 10 лет (таблица 2). Это будет вести за собой повышение качества транспортировки, сокращения сроков доставки и оформления провозных документов, сокращения до минимума количества перевалок груза.

Таблица 2 – Грузооборот Транссибирской магистрали<sup>3</sup>

Год	Грузооборот, млн.тонн.	Прирост
2019	132,0	+4,9
2020	139,0	+5,3
2021	144,0	+3,5
2022	158,0	+9,72

<sup>3</sup> На основе данных: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19721>



Несмотря на значительный прирост грузооборота, мощности перевозок Транссибирской магистрали используются далеко не в полных объемах. На этом сказывается наличие иных маршрутов, обходящих РФ, нехватка транспортно-логистических центров, железнодорожных подъездных путей к морским портам, недостаточная производительность работы железнодорожных пунктов пропуска.

Ключевое значение для наращивания экспортных мощностей магистрали имеет транзит контейнерных перевозок, так как этот вид груза предпочтительнее при перевозке в Европейские страны. Что опять же способствует развитию инфраструктуры, к примеру, единой сети мультимодальных транспортно-логистических центров с подъездными путями и возможностью быстрой перегрузки на другие виды транспорта.

Также, Транссиб можно связать с вышеупомянутым МТК «Север – Юг», по которому поезда могут следовать в порты Ирана для последующей отправки грузов морским путем в динамично развивающиеся азиатские страны.

Транссибирская магистраль продолжит быть главной транспортной артерией России для перевозки товаров в направлениях экспорта в азиатские страны и транзита в Европейские. Она соответствует всем Международным стандартам перевозок. При комплексном развитии и введении сбалансированных тарифных ставок, сокращении времени на документооборот за счет использования цифровых технологий, увеличении провозной способности, благодаря строительству и модернизации действующей железнодорожной инфраструктуры на всех этапах перевозки, совокупность всех возможностей магистрали будет использоваться

Если говорить о перевозках морскими маршрутами, то основная доля всех перевозок грузов между Европой и Китаем производилась через Суэцкий канал до начала пиратства в Красном море. Путь из Роттердама до южных китайских портов является одним из самых востребованных в мировом судоходстве.



Рис. 3 – Карта морских маршрутов через Суэцкий канал и мыс Доброй Надежды<sup>4</sup>

Сейчас же, в связи с действиями на морском пространстве Ближнего Востока, во избежание рисков захвата, торговые суда меняют маршруты, предпочитая Суэцкому каналу кратчайшему пути между Европой и Азией — обход Африки вокруг мыса Доброй Надежды (рисунок 3).

По ситуации на апрель 2024 обход через мыс Доброй Надежды используют все крупные торговые операторы, он длиннее, чем через Суэцкий канал, что увеличивает расход топлива и стоимость издержек, так же увеличивается транзитное время от 10 до 20 суток, но обеспечивает сохранность груза и требует стандартных тарифов на страхование груза [11].

Морские контейнерные перевозки продолжают доминировать с точки зрения возможности обеспечения грузоперевозок, что позволяет создавать суда огромной грузоподъемностью в отличие от контейнерных поездов. Кроме того, перевозки по морю характеризуются универсальной грузовой номенклатурой, в то время как для железнодорожных перевозок существует фактор ограничения - свойства груза и ограничения транзитных стран на ввоз отдельных видов груза.

Помимо множества различных действующих как железнодорожных, так и мультимодальных, исторически сложившихся морских маршрутов, всё чаще

<sup>4</sup> Взято с сайта: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-rail-market-overview.pdf>

предлагаются новые проекты внутри азиатских маршрутов. Обратим внимание на два, наиболее схожих, перспективных проекта, оба уже работают в смешанном авто-железнодорожном формате.

Первый из них, это проект строительства железнодорожной магистрали «Китай — Кыргызстан — Узбекистан». Существующая железнодорожная ветка, идущая из Китая до Торугартского перевала в Кыргызской Республике будет вести на север, через поселения Арпа и Макмал до Джалал-Абада, где соединится с железнодорожной сетью Узбекистана. На данный момент груз на территории Кыргызской Республики перемещают на автотранспорт и транспортируют до Ташкента.

Перспективное значение магистрали сложно недооценить ведь, большая часть ныне функционирующих коридоров по направлению Китай-Европа работают на мощностях, близких к максимально возможным [4].

Также, данный коридор, будучи самым южным железнодорожным коридором, может стать и самым коротким: согласно мнению экспертов, путь от востока Китая до Европы по данному коридору будет на 900 километров меньше и на 7-8 суток быстрее, чем по любому из ныне существующих маршрутов.

Второй проект железнодорожной магистрали «Кабульский коридор» Узбекистан - Афганистан – Пакистан. Железнодорожная магистраль предусматривает прямое соединение с морскими портами Пакистана «Карачи» и «Касем», представляет собой значительный шаг в интеграции Евразийской и Южноазиатской железнодорожных сетей через Афганистан [8].

Данный проект не только усилит транзитные возможности Центральной Азии, стимулируя рост грузоперевозок. Именно через Афганистан можно обеспечить наикратчайший выход государствам Центральной Азии, к портам Индийского океана, но и соединить рынки Ближнего Востока и Европы.

Успешное внедрение двух данных железнодорожных магистралей свяжут одной сетью железных дорог все страны центральной Азии, что скажется на улучшении доступности регионов, снижения стоимости доставки грузов и

повышения конкурентоспособности экономик, увеличению объемов импорта и экспорта соседних стран.

Изучив и проанализировав существующие маршруты на выбранном направлении, можно сказать, что страны Центральной Азии имеют колоссальное значение в формировании транспортной системы от Азии до Европы. Наземные маршруты любого формата, быть может, и не смогут соперничать с морскими маршрутами по объёмам перевозок, но они имеют приоритет для высокоценных грузов при коротких сроках доставки. В евро-азиатской торговле особенно важен вид транспортировки железнодорожным транспортом, именно он станет основой повышения эффективности перевозок. Особой популярностью отличаются так называемые «ускоренные контейнерные поезда», которые требуют ускорения и упрощения процесса таможенного контроля, что влечет за собой развитие электронного документооборота и введения различных автоматизированных систем контроля и составления отчетности.

Хочется отметить, что капиталоемкие вложения в строительство и реализацию железнодорожной магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан и «Кабульского коридора» через Афганистан вполне смогут быть оправданы, если при развитии маршрутов будет выделено внимание конечным пунктам транзита, погранпереходам, техническому оснащению, развитию приграничной инфраструктуры, единым тарифным планом и образцом оформления документов. Данные железнодорожные магистрали не только способствуют ускорению транзита грузов из Азии в Европу, но и увеличат объемы экспорта и импорта обширной номенклатуры грузов между Афганистаном, Пакистаном, Ираном, Россией и рядом других стран, активизации сотрудничества бизнес-кругов.

Наличие наибольшего количество международных транспортных коридоров крайне значимо, ведь каждый из них использует максимальные географические, экономические и политические возможности определенного

ряда стран, тем самым обеспечивая себе конкурентоспособность на рынке международных перевозок.

### Библиографический список:

1. Ассоциация морских торговых портов. Грузооборот морских портов за первый квартал 2024. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-1-kvartal-2024-g> (Дата обращения 10.04.2024)
2. Алкычев А.М., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Трансазиатские транспортные коридоры и развитие транспортной системы России [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transaziatskie-transportnye-koridory-i-razvitie-transportnoy-sistemy-rossii/viewer> (Дата обращения 15.04.2024)
3. Кузнецова С., Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров. /Аналитический доклад, - 2023 – С.14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://rusiranexpo.ru/wp-content/uploads/2023/11/202311-Доклад-ИПЕМ-Развитие-евразийских-транспортных-коридоров.pdf> (Дата обращения 15.04.2024)
4. Кушхов Борис. Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан. - 2024. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://journal-neo.su/ru/2024/02/12/zheleznaya-doroga-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-nachalo-stroitelstva-v-2024-godu/> (Дата обращения 15.04.2024)
5. Милушкин С.Ю., Астраханская область. Каспийский кластер особых экономических зон. - 2023. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://www.sezlotos.ru/upload/medialibrary/2f7/zz3jl0485xgv5p2aussg0h7monhubhpy/Kaspiyskiy-klaster.pdf> (Дата обращения 15.04.2024)
6. Сидоров А. МТК «Север-Юг» от замысла к реализации. – 2024 - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://morvesti.ru/analitika/1685/106899/> (Дата обращения 15.04.2024)

7. ТАСС. Строительство ж/д участка «Решт-Астара» ожидают к 2028 году. - 2023. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://tass.ru/ekonomika/18364371> (Дата обращения 15.04.2024)
8. Ризаметова И. Транспортные коридоры Центральной Азии — новые возможности для бизнеса. - 2024 - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://eurasiatoday.ru/transportnye-koridory-tsentralnoj-azii-novye-vozmozhnosti-dlya-biznesa/>
9. Российские железные дороги. Итоги развития в 2013-2022 году. Восточный полигон. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19721> (Дата обращения 15.04.2024)
10. Цзуй Ин. Международные транспортные коридоры ЕАЭС – КНР: формирование, развитие, вызовы // Наука и инновации. - 2020. - №11 – С. 47-53. (Дата обращения 15.04.2024)
11. DHL Rail freight market overview. - 2024. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-rail-market-overview.pdf> (Дата обращения 15.04.2024)

*Оригинальность 79%*