

Научная статья. Экономические науки  
УДК 339.9  
<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-009-017>

## ЕВРОАЗИАТСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В УСЛОВИЯХ АНТИРОССИЙСКИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ СТРАН ЗАПАДА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИИ

**Игорь Юрьевич Авдаков**

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,  
avdakovigor@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-3403-3479>

**Аннотация.** В транспортное пространство России входят три международных транспортных коридора. Из них один – водный и весьма перспективный Северный морской путь, другой – сухопутный Евроазиатский коридор Запад – Восток (Транссибирская магистраль) и еще один – смешанный, сухопутно-водный Север – Юг. Экономические санкции Запада, включающие в себя запрет на транспортные услуги для России и транзит через ее территорию, двояко повлияли на перспективы расширения транспортных перевозок по этим коридорам. С одной стороны, резко сократились перевозки в западном направлении, с другой – возросли перевозки в восточном и южном направлении. Настоятельная потребность в расширении грузопотока по международным транспортным коридорам, проходящим по территории России и соединяющим ее с Индией, Ираном, Китаем и рядом других стран, вызвала в России и сопредельных странах стремление совершенствовать и расширять эти международные транспортные коридоры, а также встраиваться в такие новые проекты, как Экономический пояс Шелкового пути. Об этом свидетельствуют многочисленные переговоры, в том числе на высшем уровне, руководства заинтересованных стран. Перспективы расширения транспортных коридоров и создания новых маршрутов требуют как строительства дополнительных путей, так и повышения эффективности перевозок за счет внедрения современной техники и совершенствования технологии. Важную роль в увеличении перевозок по транспортным коридорам должны сыграть совершенствование управления перевозками, включая использование унифицированного оформления прохождения международных грузов, создание логистических центров.

**Ключевые слова:** евроазиатские транспортные коридоры, международные транспортные коридоры, Северный морской путь, коридор Север – Юг, Экономический пояс Шелкового пути

**Для цитирования:** Авдаков И. Ю. Евроазиатские транспортные коридоры в условиях антироссийских экономических санкций стран Запада в области транспортных перевозок: перспективы для России. *Восточная аналитика*. 2023;14(3):9-17. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-009-017>



Контент доступен под лицензией Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция-СохранениеУсловий») 4.0 Всемирная.

Original article. Economics studies

## EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS IN THE CONTEXT OF ANTI-RUSSIAN ECONOMIC SANCTIONS OF WESTERN COUNTRIES IN THE FIELD OF TRANSPORTATION: PROSPECTS FOR RUSSIA

Igor Avdakov

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,  
avdakovigor@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-3403-3479>

**Abstract.** Russia's transport space includes three international transport corridors. Of these, one is the water and very promising Northern Sea Route, the other is the land-based Eurasian corridor West-East (Trans-Siberian Railway) and another is a mixed, land-water North-South. Western economic sanctions, including a ban on transport services for Russia and transit through its territory, have had a twofold impact on the prospects for expanding transport along these corridors. On the one hand, transportation in the western direction has sharply decreased, on the other, transportation in the eastern and southern directions has increased. The urgent need to expand cargo traffic along international transport corridors passing through Russia and connecting it with India, Iran, China and a number of other countries has caused Russia and neighboring countries to strive to improve and expand these international transport corridors, as well as to integrate into such new projects as the Silk Road Economic Belt. This is evidenced by numerous negotiations, including at the highest level, of the leaders of the countries concerned. Prospects for the expansion of transport corridors and the creation of new routes require both the construction of additional routes and increasing the efficiency of transportation through the introduction of modern technology and technology improvement. An important role in increasing traffic along transport corridors should be played by improving the organization of transportation management, including the use of unified registration of the passage of international cargo, the creation of logistics centers.

**Keywords:** eurasia transport corridors, international transport corridors, Northern Sea route, North – South corridor, Silk Road Economic Belt

**For citation:** Avdakov I. Yu. Eurasian Transport Corridors in the Context of Anti-Russian Economic Sanctions of Western Countries in the Field of Transportation: Prospects for Russia. *Eastern Analytics*. 2023;14(3):9-17. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-09-017>

Увеличивающийся товароборот между Азией и Европой остро ставит вопрос о строительстве новых трансконтинентальных наземных транспортных путей, а также об улучшении эффективности функционирования модернизации и расширении прежних транспортных коридоров. Резко обострилась конкурентная борьба за реализацию транспортных проектов между США, Китаем и Европой. На этом фоне Запад вводит санкции на транспортные услуги для России и транзит через ее территории. В связи с этим особое значение для России имеет выявление и преодоление угроз своим экономическим интересам на евразийском транспортном пространстве.



This work is licensed under a Creative Commons  
Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

В транспортное пространство России входят три международных транспортных коридора (далее МТК). Из них один – водный и весьма перспективный Северный морской путь, другой – сухопутный (евразийский коридор «Запад – Восток»), и еще один смешанный – сухопутно-водный «Север – Юг». Два последних МТК частично совпадают с определенными по Критскому договору панъевропейскими коридорами № 2 и № 9. Однако предполагаемое увеличение этих коридоров и рост объема перевозок возможны только при урегулировании целого ряда политических и транспортных проблем с вовлеченными странами [Авдаков, 2022, с. 360].

Односторонние экономические санкции на транспортировку российских грузов были задуманы задолго до начала Специальной военной операции на Украине в целях создания прочного барьера растущей российской торговле с азиатскими странами. Но эти санкции поддержали не все восточные государства. Такие крупнейшие экономики мира, как Китай и Индия, а также другие экономически продвинутые страны, в частности Турция и Иран, среднеазиатские республики, страны Персидского залива не присоединились к этим санкциям. Более того, ряд восточных стран поддержали инициативы России по расширению международных транспортных коридоров, особенно коридора Север – Юг.

Северный морской путь (далее – СМП), проходящий по морям Северного Ледовитого океана, имеет длину от Карских Ворот до бухты Провидения – около 5600 км. Зачастую под ним подразумевается водный путь между Тихим и Атлантическим океаном в восточном полушарии, вдоль северного побережья Евразии. Расстояние по нему от Владивостока до Мурманска составляет свыше 14 тыс. км (через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км). Этот водный маршрут полностью расположен в территориальных водах России, и в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике» [Федеральный..., 1998].

В условиях западных антироссийских санкций предполагается увеличить транзитную составляющую грузопотоков по этому коридору. Об этом свидетельствует совместное заявление президента РФ В. В. Путина и председателя КНР Си Цзиньпина, сделанное по итогам их встречи в марте 2023 г., о создании органа по освоению СМП и освоению его потенциала.

В августе 2022 г. Правительством РФ был утвержден план развития СМП до 2035 г. Он включает в себя 155 мероприятий с общим объемом

финансирования 1,8 трлн рублей, из которых 620 млрд рублей – средства федерального бюджета, 400 млрд рублей – внебюджетные средства и 40% будут изыскиваться. Если в 2022 г. по СМП прошло 34 млн т грузов, то в 2024 г. предполагается увеличение объема грузопотока до 80 млн т [Афони́на, 2023, с. 2].

В 2022 г. была запущена регулярная круглогодичная каботажная линия из Петербурга во Владивосток. Основу грузопотока в восточном направлении составляют генеральные грузы для инвестиционных проектов, в обратном направлении – переработанная дальневосточная рыба. В ближайшее будущее предполагается увеличение числа портов захода, в том числе Архангельск, Находка и Магадан, с 4 до 11.

На данный момент на СМП работают 10 ледоколов, включая три неатомных. По оценкам Росатома для круглогодичной навигации их нужно как минимум 13. Необходимо увеличение числа модернизированных плавучих энергоблоков и другого специализированного флота.

В целом СМП весьма перспективный морской коридор между Европой и Азией. Учитывая мировое потепление, ускоренное таяние льдов Северного Ледовитого океана и, главное, то внимание, которое уделяется хозяйственными органами его развитию, особенно в условиях антироссийских санкций, он может стать важнейшим морским путем, связывающим Россию и КНР и даже некоторые страны Юго-Восточной Азии.

Коридор Север–Юг, протяженность которого на сегодняшний день составляет 7,2 тыс. км, проходит от Санкт-Петербурга до иранского порта Бендер-Аббас на берегу Персидского залива. Уже в наши дни предполагается его использование для дальнейшей транспортировки российских грузов до индийского порта Мумбай. Этот маршрут, в обход Суэцкому каналу, крайне актуален в условиях западных санкций и значительно сокращает сроки доставки грузов. Узким местом для прохождения грузов является отсутствие железнодорожного сообщения между иранским портом Астара и центром провинции Гилян – Рештом.

В районе Каспийского моря МТК Север–Юг проходит по трем маршрутам – транскаспийский (водный), связывающий порты России и Ирана; западный – через Азербайджан и восточный – через Казахстан, Узбекистан, Туркмению. В целях повышения эффективности функционирования западного прикаспийского маршрута 17 мая 2023 г. было подписано соглашение между президентами Российской Федерации В. В. Путиным и Ирана Эбрахимом Раиси о строительстве железной дороги протяженностью 162 км между иранскими городами Решт и Астара. Это соглашение положило конец долгой истории этого проекта, появившегося в 2000 г. Предполагается, что строительство завершится

к 2027 г. Большой срок строительства и ввода в строй дороги объясняется высокой стоимостью выкупа курортных земель под строительство у частных собственников. Общая стоимость строительства составит 1,6 млрд долл., из которых 1,3 млрд долл. (85%) будет предоставлено РФ в виде кредита.

В правительстве РФ полагают, что к 2030 г. объем грузоперевозок возрастет минимум втрое против нынешнего и составит до 15 млн т, а в перспективе может достичь 60 млн т [Россия..., 2023]. Грузовой базой будет, как и прежде, зерно, удобрения, сжиженный газ, нефть и другие товары.

Реализация проекта развития МТК Север–Юг и, в частности, участка Решт–Астара, может привести к существенному перераспределению товарных потоков между Россией и восточными странами в пользу сухопутных маршрутов. Такой поворот событий особенно важен в условиях доминирования западных судоходных компаний в морских перевозках.

Наращивание объемов морских перевозок по Северному морскому пути при продлении сроков навигации в результате глобального потепления в ближайшей и среднесрочной перспективе не сможет нарушить намечающуюся тенденцию к росту сухопутных перевозок в российско-азиатской торговле.

В пользу вышеуказанной тенденции действует и перспектива реализации одного из главных совместных российско-китайских проектов.

Таким проектом является проект высокоскоростной пассажиро-грузовой магистрали Евразия (Москва–Пекин). Он позволит обеспечить перевозки самым скоростным маршрутом «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Он может не только связать экономическое пространство Китая и России высокоскоростными транспортными артериями, но и, возможно, позволит благодаря агломерационному эффекту усилить экономическое развитие имеющихся экономических центров, а также создавать новые вдоль проложенной линии. Комплексные инвестиции в высокоскоростную магистраль и промышленные объекты по этому транспортно-промышленному коридору могут иметь мультипликационный эффект.

Рассчитано, что магистраль сократит время в пути между Москвой и Пекином более чем в 4 раза – со 132 до 32 часов. Грузовой базой явятся потребительские товары с высокой добавленной стоимостью: продукция транспортного, общего и электромашиностроения, текстильной и обувной промышленности и др. Для обеспечения быстрых и надежных грузоперевозок предполагается создать современную логистику с доставкой груза «от двери до двери» и интеграцию терминалов в транс-

портные мультимодальные хабы. Первую российскую часть магистрали (Москва – Казань) планируется открыть в 2024 г.

Конкурентными для России являются проекты «Шелкового пути» КНР, США и ЕС. Китайский проект создания «Экономического пояса Шелкового пути» (далее ЭППП) полностью не отвечает экономическим и геополитическим интересам США и только частично – России. Если в момент зарождения концепция ЭППП являлась одним из ответов Китая на действия США по созданию Транстихоокеанского партнерства (ТТП), то сегодня этот мотив потерял актуальность.

Проект направлен на объединение транспортной инфраструктуры Китая и Центрально-Азиатского региона, чтобы решить проблему западных территорий Китая и обеспечить путь для своих товаров в Европу. Этот проект носит интеграционный характер, и только с участием в нем России в рамках ШОС и ЕАЭС он может стать для РФ более привлекательным. Новым фактором его привлекательности для России может стать перемещение грузовых потоков экспортных и импортных грузов России на Восток.

Китай лишь частично заинтересован в развитии евразийских сухопутных транспортных путей по территории РФ. Потенциально такой транспортный мост может быть для Китая форсмажорной альтернативой другим маршрутам (в обход России) по следующим причинам. Во-первых, не улажен целый ряд территориальных споров между новыми среднеазиатскими странами, что может вылиться в международный конфликт и нарушить транспортировку грузов. Во-вторых, обострение отношений между США и Китаем может привести к блокированию морских путей между Китаем и Европой, а один сухопутный транспортный мост через пока нестабильный регион Средней Азии – плохая перспектива для Китая.

Американский проект «Нового Шелкового пути», проходящего через Афганистан, предусматривает осуществление планов США установить свой диктат над странами Центральной Азии и противодействовать влиянию России. Возможности осуществления этого проекта весьма туманны, учитывая нестабильную обстановку в Афганистане. С уходом войск США из Афганистана в 2021 г. американский проект «Нового Шелкового пути» потерял все перспективы.

МТК стран ЕС ТРАСЕКА не продвигается из-за экономической нерентабельности перевозок грузов по этому направлению. Тем не менее вдоль коридора было реализовано около 80 проектов, которые успешно работают. Таким образом, при анализе совместных с КНР проектов инфраструктурного характера следует особо тщательно просчитывать их возможный агломерационный эффект, который, как показы-

вает опыт строительства высокоскоростных железных дорог в Китае, может оказаться очень значительным. ТРАСЕКА имеет большие перспективы развития после введения экономических санкций Запада против России.

В 2014 г. Монголия выступила с инициативой создания транспортного коридора «Степной путь». Суть этой инициативы – использовать естественное преимущество уникального географического расположения Монголии между Россией и Китаем, а также многовековой опыт традиционных торгово-экономических, культурных и гуманитарных связей между этими странами и народами и сделать Монголию страной-транзитером товаров, грузов и людей из России в Китай и в обратном направлении, а также из Европы в Восточную Азию и обратно. По существу, это идея возрождения и развития знаменитого «Чайного пути» из Китая в Россию через Монголию, который существовал с XVII в. до начала XX в. В рамках новой инициативы монгольская сторона предложила создать пять транзитных коридоров из России в Китай через территорию Монголии и в обратном направлении: 1) железнодорожный (на базе существующей и модернизируемой УБЖД); 2) автомобильный по маршруту Улан-Удэ – Кяхта (Россия) – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Уд (Монголия) – Эрлян; 3) проложить газопровод; 4) нефтепровод и 5) построить ЛЭП для передачи электроэнергии из России в Китай через Монголию, а также из Монголии в Китай.

Определенный интерес для России продолжает представлять проект Северо-Сибирской Евразийской железнодорожной магистрали, которая соединит побережье Японского моря на востоке страны с Балтийским и Баренцевым морями на Северо-Западе России, свяжет государства Западной Европы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Эта новая широтная ось пересечет всю территорию страны севернее Транссиба и пройдет по трассе «порт Ванино – Хребтовая – Усть-Илимск – Богчаны – Лесосибирск – Белый Яр – Сургут – Ивдель – Сыктывкар – Санкт-Петербург (Архангельск, Индига)». В перспективе она выйдет на Сахалин и при определенных условиях на Японию. Расчеты с использованием моделей межотраслевого транспортно-экономического баланса, проведенные сибирскими учеными, показали, что для повышения социально-экономического уровня жизни России уже в первой четверти XXI века столкнется с необходимостью начала интенсивного формирования второго (Северного) широтного пояса экономического развития страны в полосе тяготения к Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали [Гончаренко, М., 2005, с. 1–95].

В заключение следует отметить, что транспортные магистрали России могут дать нашей стране, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, исторический шанс прочно вписаться в процесс интеграции в регионах Центральной, Южной и Восточной Азии, обеспечить геополитическую и экономическую безопасность России. Перспективы расширения этих МТК и создание новых маршрутов требуют как строительства дополнительных путей, так и повышения эффективности перевозок за счет внедрения современной техники и совершенствования технологии. Важную роль в увеличении перевозок по транспортным коридорам должны сыграть совершенствование организации управления перевозками, включая использование унифицированного оформления прохождения международных грузов, и создание логистических центров.

### Литература / References

1. Авдаков И. Ю. Евразийские транспортные коридоры: угрозы и возможности для России // *Транспорт стран Востока*. М., 2022, с. 1–369. [Avdakov I. Yu. Eurasia Transport Corridors: Threats and Prospects. *Transport of Oriental countries* // Moscow, 2022, pp. 1–369].
2. Афонина С. В. В обход эмбарго: Северный морской путь может стать окном возможностей для России // *«Деловой Петербург»*, 22 июня 2023, с. 1–12.
3. Гончаренко С. С. Особые экономические зоны на транспортных коридорах как условие ускоренного экономического роста России // *«Вестник Евроазиатского транспортного союза»*, выпуск № 2. М., 2005, с. 1–95. [Goncharenko S. S. Special economic zones on transport corridors as a condition for accelerated economic growth // *Eurasia Transport Union Bulletin*, Issue № 2. Moscow, 2005, p. 1–95].

### Электронные ресурсы / Electronic sources

1. Россия построит железную дорогу в Иран: кому и зачем это понадобилось // *News.ru/economics*. URL: <http://news.ru/rossiya-postroit-zhleznyu-dorogu-v-iran-komu-i-zachem-eto-ponadobilos/> (дата обращения: 4 июня 2023).
2. Федеральный закон от 31.07.1998, № 155–ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». <http://kremlin.ru/acts/bank/12742> (дата обращения: 26.06.2023).

### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

**Авдаков Игорь Юрьевич** – канд. эконом. наук, ведущий научный сотрудник, Институт востоковедения Российской академии наук, г. Москва, Россия

**Avdakov Igor Yu.** – PhD (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Oriental Studies Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia



***Раскрытие информации о конфликте интересов***

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

***Информация о статье***

Поступила в редакцию: 07.06.2023.

Одобрена после рецензирования и принята к публикации: 19.06.2023.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

***Conflicts of Interest Disclosure***

The author declares that there is no conflict of interest.

***Article info***

Submitted: 07.06.2023.

Approved after peer reviewing and accepted for publication: 19.06.2023.

The author has read and approved the final manuscript.