

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2020.22.83.019

## Участие России в международных транспортных коридорах как фактор социально-экономического развития страны

**Вериге Сергей Александрович**

Кандидат экономических наук, доцент,  
доцент кафедры экономики,

Институт образовательных технологий и гуманитарных наук,  
105005, Российская Федерация, Москва, ул. Малая Почтовая, 2/2;  
e-mail: sergej\_verigo@mail.ru

**Кудряшов Андрей Борисович**

Кандидат педагогических наук,  
доцент кафедры информационного и технического обеспечения  
органов внутренних дел,

Дальневосточный юридический институт МВД России,  
680020, Российская Федерация, Хабаровск, пер. Казарменный, 15;  
e-mail: kingbarbus@mail.ru

### Аннотация

В статье рассматриваются вопросы участия России в международных транспортных коридорах между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Говорится о том, что участие нашей страны в международном транспортном транзите является важным фактором экономического развития государства. Реализуя внешнеэкономическую политику, которая направлена на расширение сотрудничества во взаимовыгодном ключе с государствами всех континентов, обладая существенным ресурсным потенциалом, Россия представляет собой одного из самых крупных участников товарообмена во всем мире. Глобализация экономики и процессы развития внешнеторгового обмена нуждаются в новых подходах к дальнейшему развитию транспорта, поиску инновационных технологий и рациональных путей освоения перевозок грузов и пассажиров. Огромный транспортный потенциал, которым обладает Россия, способен реализовать обеспечение как евроазиатских связей, так и потребности страны в перевозках грузов и пассажиров во всех видах сообщений, привлечении инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры, создании условий для ускорения развития отдельных регионов страны, примыкающих к международным транспортным коридорам и в итоге – для динамичного экономического роста.

### Для цитирования в научных исследованиях

Вериге С.А., Кудряшов А.Б. Участие России в международных транспортных коридорах как фактор социально-экономического развития страны // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 11А. С. 184-196. DOI: 10.34670/AR.2020.22.83.019

**Ключевые слова**

Международный транспортный коридор, транзит, международная торговля, транспортный узел, транспортная система, транспортно-логистические системы, мультимодальные транспортно-логистические центры, интермодальные перевозки, Россия, ЕАЭС, АТР, ЕС.

**Введение**

По размерам территории Россия представляет собой одну из крупнейших стран мира, и для полноценного экономического развития государства наличие и развитие транспортной инфраструктуры составляет актуальную и насущную необходимость. Наша страна в силу своего географического положения обладает практически всеми видами современного транспорта. Транспортная система государства играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии, и обеспечение надежного обслуживания потребителей транспортных услуг с минимальными транспортными издержками является едва ли не главным условием поступательного экономического развития [Терешина, Левицкая, Шкурина, 2012].

Процессы глобализации мировой экономики и увеличение объемов международной торговли открывают перед нашей страной множество перспектив, в том числе и по превращению России в международного транспортного лидера, связующего Восток и Запад.

Формирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС) создает предпосылки к созданию единого экономического пространства для государств-участников, дает стимулы для развития торговых отношений. Среди множества задач формирования и развития ЕАЭС одной из важнейших будет задача развития логистической и транспортной инфраструктуры.

Россия является самым крупным участником ЕАЭС, и отечественная транспортная система выполняет основную роль в организации как пассажирских, так и грузовых перевозок.

**Основное содержание**

На сегодняшний день одним из приоритетных направлений государственной стратегии в области транспорта закономерно становится разработка международных транспортных коридоров (МТК), которые проходят по территории России. Данные разработки дают возможность открывать новые экономические перспективы в связи с глобализацией экономики и значительным увеличением объемов товарообмена между континентами и государствами.

На нынешнем этапе развития Россия предлагает мировому сообществу вместе с нефтью, металлом и газом инновационный национальный продукт – экспорт транспортных транзитных услуг. Россия уже сейчас в полной степени готова реализовывать данный продукт на взаимовыгодных условиях вместе с партнерами за рубежом.

Немаловажным является тот факт, что транзит через страну реализуется по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы. Экспорт транзитных транспортных услуг, несомненно, принесет значительные выгоды для России. Это, в первую очередь, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и прочих сопутствующих услуг.

Помимо этого, в транзитные страны направляются инвестиции на совершенствование транспортной инфраструктуры, внедрение современных технологий и транспортной техники, поскольку все участники сформировавшихся и функционирующих коридоров в существенной

мере заинтересованы в снижении логистических издержек и дальнейшей устойчивой работе МТК. Данные предпосылки создают определенные условия для дальнейшего развития внутренних перевозок и национальной внешней торговли, что влечет за собой значительное развитие тех регионов, по которым сегодня проходят транзитные коридоры. Также транзит представляет собой надежное средство усиления влияния страны на международной арене.

Сегодня система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора («Транссиб» и «Север – Юг»), панъевропейские транспортные коридоры № 1, 2 и 9, Северный морской путь, а также коридоры, которые связывают северо-восточные провинции Китая через морские порты Приморского края с портами стран АТР.

Каждому из данных коридоров присвоено собственное обозначение:

- коридор «Север – Юг» (страны Центральной, Восточной Европы и Скандинавии – европейская часть РФ – Каспийское море – Индия – Иран, Пакистан) – NS;
- коридор «Транссиб» (Центральная Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток / Находка и система его ответвлений; на территории России и сопредельных стран соединяется с общеевропейскими коридорами № 2, 3 и 9) – TS;
- коридор «Северный морской путь» (Мурманск – Архангельск – Кандалакша – Дудинка) – SMP;
- коридор «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток / Находка / Восточный – порты АТР) – PR1;
- коридор «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посъет / Зарубино – порты АТР) – PR2;
- панъевропейский транспортный коридор № 1 (Латвия (Рига) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск)) – PE1;
- панъевропейский транспортный коридор № 2 (граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с продолжением до Екатеринбурга) – PE2;
- панъевропейский транспортный коридор № 9 (граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией и граница с Литвой – Калининград) – PE9 [Кузнецов, Титберия, 2012].

В системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 в полной мере включен в состав коридора «Транссиб», участок панъевропейского коридора № 9 «Санкт-Петербург – Москва» включен в состав коридора «Север – Юг».

Для России очень важное значение имеет девятый коридор («Балтийский мост»), второй коридор, а также Северный морской путь.

Длина девятого коридора составляет 2000 км, что дает возможность перевозок на территории площадью 1 млн км<sup>2</sup> с количеством населения 60 млн человек (всего – 14 субъектов Российской Федерации). Создание больших портов в Санкт-Петербурге и области («Европейские ворота России») дает возможность отказаться от услуг прибалтийских стран, через порты которых проходило огромное количество российских грузов, благодаря чему Россия каждый год теряла существенные суммы средств. Помимо этого, транспортный узел Санкт-Петербурга уже сейчас положил начало разработке трансконтинентального моста Восток – Запад, который обеспечит в дальнейшем интермодальные перевозки транзитных грузов третьих стран.

Второй коридор обеспечивает полноценную связь между Западом и Востоком, поскольку в перспективе он дойдет до Владивостока и Находки, значительно нагрузит Транссибирскую магистраль как транзитный путь между странами АТР и Европой.

Транссибирская магистраль уже сейчас осуществляет запуск контейнерных поездов с малым временем оборота до Германии, Польши, Швейцарии, Венгрии со специальными раздвижными колесными парами для необходимого перехода с отечественной колеи шириной на 1520 мм на европейскую, ширина которой составляет 1435 мм.

Существенное значение придается сегодня развитию Северного морского пути как основной магистрали России в Арктике, позволяющей связать порты Западной и Северной Европы с портами Северной Америки, Кореи, Японии, Китая. Большое значение придается терминальной обработке грузопотоков, позволяющей увеличить скорость обработки грузов с таможенным обслуживанием.

Активное участие России в разработке МТК стало в последние годы одной из основных задач в области отечественного транспорта. Национальная важность данной задачи для РФ обуславливается тем, что предельное использование преимуществ международного разделения труда и выгодного для дальнейшего экспорта транспортных услуг географического положения страны может оказать существенное воздействие на улучшение сложившейся сегодня в России экономической ситуации [Левиков, Шермухамедов, 2013].

Сегодня также необходима целенаправленная деятельность государства в области координации действий региональных и федеральных органов власти для создания благоприятных условий с целью привлечения на транспортные коммуникации России транзитных грузовых и пассажиропотоков.

Большая часть грузопотоков транзитных и внешнеторговых перевозок концентрируются по осям «Запад – Восток» и «Север – Юг» [Анализ существующих международных транспортных коридоров ..., 2019]. Они совпадают с основными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри нашей страны, в районе прохождения которых сосредоточено около 80% промышленного потенциала и населения РФ.

Для использования в полной мере существующих преимуществ географического положения нашей страны, обеспечения растущих объемов внешнеторговой деятельности, усиления роли России в мировой хозяйственной системе нужно своевременное формирование и планомерное развитие российских МТК как стратегических элементов создаваемой евроазиатской международной транспортной инфраструктуры [Вардомский, Тураева, 2018].

Транспортная стратегия России, разработанная Минтрансом на период до 2030 г., предусматривает создание опорной транспортной сети без узких мест и разрывов; развитие опорной транспортной сети по принципам национальных транспортных коридоров; реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, которые обеспечат единство существующей транспортной системы; ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в различных регионах страны; стыковку национальных транспортных коридоров с международными транспортными коридорами азиатской и европейской транспортных систем [Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, 2012].

Решение проблемы увеличения степени эффективности функционирования транспортного комплекса, а также обеспечения взаимодействия и координации в работе разных видов транспорта, развития интермодальных перевозок грузов по МТК, обеспечение реализации транзитного потенциала России в глобальной системе международных транспортных коридоров требует использования новых подходов, в основу которых должны быть положены принципы логистики и логистического менеджмента. Важным фактором также является приоритетность развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования

интегрированных транспортно-логистических систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях.

Использование логистического подхода к дальнейшей реализации Транспортной стратегии Российской Федерации даст возможность ускорить и сделать непрерывным продвижение сквозных товароматериальных потоков; снизить на 30-40% затраты в дистрибуции, которые связаны с продвижением товароматериальных потоков от мест производства до мест потребления; развивать контейнерные перевозки грузов в мульти- и интермодальном сообщении; внедрить логистический сервис на уровне международных стандартов; развивать экспорт транспортных услуг и реализовывать транзитный потенциал России [Дадабаева, 2018].

В современных условиях глобализации экономики, создания больших транснациональных корпораций и интеграции транспорта большого количества государств в мировую транспортную систему идет интенсивный процесс создания МТК, которые обеспечивают ускоренное перемещение крупных потоков товаров между различными континентами и странами на основе использования современных логистических технологий доставки грузов.

У России, таким образом, имеются следующие конкурентные преимущества в современной глобальной системе МТК: наличие хорошо развитой транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает кратчайшее наземное сообщение на направлении Европа – АТР; позиционирование на рынке транзитных перевозок в виде равноправного партнера, который предлагает транспортному сообществу транзитные ресурсы, отвечающие всем современным требованиям нового века; очень благоприятное географическое положение в центре геостратегического треугольника: страны ЕС – страны Восточной Азии – страны НАФТА.

Одной из приоритетных целей является выполнение программы «Развитие транспортной системы России на период до 2030 года» и в ее рамках подпрограммы «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны». В данной подпрограмме говорится, что важнейший элемент транспортной стратегии представляет собой формирование МТК, проходящих по территории России. Это дает возможность экономического развития в условиях глобализации экономики и кардинального увеличения объемов товарообмена между континентами и государствами.

Сегодня общий объем перевозок грузов в контейнерах между Восточной Азией и Западной Европой составляет более 10 млн TEU<sup>1</sup> при общей стоимости товарной массы более 650 млрд долл. Данные перевозки реализуются в основном привычным южным морским путем, срок доставки грузов по данному пути зачастую достигает 35 суток. В перспективе Россия может переключить существенную часть транзита между Европой и Восточной Азией (10-15 %) на свои транспортные коммуникации и снизить общее время транспортировки грузов практически в 2-3 раза.

В сущности, транзит представляет собой экспорт транспортных услуг при перемещении транспортного средства и груза по территории России и дает возможность эффективно использовать транспортные системы РФ, стимулируя их дальнейшее совершенствование.

В существенном количестве стран Европы – Германии, Польше, Венгрии, Нидерландах, Австрии и других странах транзит представляет собой доходную статью бюджета. К примеру, в Нидерландах часть доходов от транзита составляет около 40% от суммарного объема доходов

---

<sup>1</sup> TEU – условное обозначение 20-футового морского контейнера, предназначенного для морских и/или интермодальных перевозок (на различных видах транспорта без перегрузки содержимого).

от экспорта услуг.

Наша страна, которая занимает более 30% территории Евразийского континента и располагает развитой транспортной системой, является связующим звеном между соседними странами. Тем не менее, следует заметить, что мощный транзитный потенциал России на данный момент используется очень слабо: транзитные перевозки контейнеров составляют в данный момент лишь около 1% от их общей величины.

У России есть существенные возможности реально изменить расстановку сил. Для этого следует обеспечить в первую очередь ускоренную модернизацию транспортных коридоров, в том числе международных, с целью последующего привлечения транзитных международных грузопотоков [Дадабаева, 2018].

Международный транзит в широтном направлении по Транссибирской магистрали не только даст возможность получать дополнительные финансовые поступления, но поспособствует развитию богатейших территорий Дальнего Востока и Сибири в зоне перспективных месторождений топливно-сырьевых ресурсов и станет дальнейшим условием обеспечения экономической безопасности страны.

Помимо прочего, с развитием транспортных путей увеличится промышленное производство на обширных территориях, на которых будут созданы условия для значительного демографического оздоровления региона. Укрепление экономического потенциала и рост населения малозаселенных областей у границ уменьшит угрозу территориальной целостности государства на его восточных рубежах.

Второй глобальный международный евроазиатский транспортный коридор меридионального направления «Север – Юг» обеспечит транзитную связь через Россию Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией [Ведута, 2008].

На усиление транзитной независимости России в зоне Балтики было направлено создание паромной переправы «Санкт-Петербург – Калининград – порты Германии (Мукран и Киль)», которая позволяет также разрешить проблему транспортно-экономических связей с обособленной российской территорией – Калининградской областью.

Международные транспортные коридоры сыграют значительную роль и в повышении эффективности внешней торговли России. В настоящее время перевозки экспортно-импортных российских грузов, тяготеющие к МТК, составляют порядка 400 млн тонн в год.

Привлечение на транспортные коммуникации России порядка 5-7% от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит, по оценке Минтранса России, рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2-3 млрд долларов.

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI в., создание и функционирование которой является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по российской части международных транспортных коридоров, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных

узлах мультимодальных терминальных комплексов и транспортно-логистических центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товаромагистральных, информационных, сервисных и финансовых потоков [Цветков, Зоидов, Медков, 2014].

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как стратегические точки роста экономики России.

По оценке западных экспертов, к 2030 г. в крупнейших транспортных узлах мира будет создано порядка 80-90 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих через экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 %.

Учитывая огромную протяженность Российской Федерации, ее административно-территориальное устройство, наличие разветвленной сети транспортных коммуникаций, необходимость обеспечения крупных объемов перевозок грузов и грузопереработки, а также транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам, в первой четверти XXI в. на территории России потребуются сформировать, по предварительной оценке, 10 МТЛЦ федерального уровня, порядка 20 МТЛЦ – регионального уровня и свыше 50 МТЛЦ – территориального ранга.

В крупных мультимодальных узлах федерального уровня, таких как Московский, Ленинградский, Новосибирский, Горьковский, Калининградский, Краснодарский, Свердловский, Красноярский, Иркутский и Хабаровский транспортные узлы, целесообразно создание опорной сети региональных терминалов и логистических центров, объединенных в региональные транспортно-логистические системы (РТЛС) на основе формирования единого организационно-экономического, информационного, научно-технического, кадрового и нормативно-правового обеспечения управления системой грузо- и товародвижения.

В настоящее время и в Европе, и в Азии признается основополагающее значение интегрированной и четко функционирующей евроазиатской наземной транспортной системы, которая облегчила бы международную торговлю и туризм и способствовала бы экономическому развитию стран на всем евроазиатском континенте.

Наибольшая степень готовности для реализации евроазиатского наземного транспортного коридора имеется у транссибирского контейнерного моста, основой которого служит действующая Транссибирская железнодорожная магистраль, протянувшаяся на 10 тыс. километров. Она представляет собой как бы стержень коридора, использование которого позволяет на 8 тыс. км сократить путь между Европой и Северной Азией и экономить от 8-10 до 20-25 суток транзитного времени.

Железнодорожные перевозки между Европой и Азией на базе интеграции экономического и технологического потенциала железнодорожных систем Запада, РФ и Востока, оптимизация взаимодействия с железными дорогами Германии, Финляндии, КНР в части гармонизации правовой и технологической базы международных перевозок имеют стратегическое значение.

Огромную роль для дальнейшего развития Транссиба играет восстановление Транскорейской железной дороги и соединение ее с Транссибирской магистралью, создание

сухопутного моста от Республики Корея в Западную Европу через РФ.

Транссиб может сыграть здесь важную роль как альтернатива кружным океаническим маршрутам между странами АТР и Европой. Для реализации транзитного потенциала Транссиба необходимо создание опорной сети логистических центров, обеспечивающих внедрение современных логистических сквозных технологий и транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам.

Наряду со Свердловской областью и Екатеринбургом, Тюменская область обладает уникальным транзитным потенциалом: географически она выгодно расположена на пути следования больших потоков грузов по транспортному коридору «Запад – Восток».

Через Тюменскую область проходит Свердловская железная дорога и Транссибирская магистраль направлением в западные и восточные регионы России, Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Важными стратегическими факторами, обеспечивающими конкурентные преимущества Тюменской области среди регионов Уральского федерального округа (УФО), являются высокий промышленный, природно-ресурсный, социально-экономический и научно-технический потенциал, а также крайне выгодное географическое и геополитическое положение области, расположенной на Транссибе и имеющей выход через Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа к Северному морскому пути и богатейшим месторождениям шельфа Карского моря и полуострова Ямал [Прокофьева, 2009].

Создание опорной сети МТЛЦ в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам и формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем (ТЛС) является фактором роста региональной экономики, обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса России в глобальной системе МТК и должно стать составной частью государственной (региональной) транспортной политики, играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы грузо- и товародвижения.

В условиях глобализации мировой экономики первостепенное геополитическое и социально-экономическое значение приобретает развитие транспортно-логистической инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока для обеспечения надежных связей со всеми регионами страны, вовлечения в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и притока в эти районы трудоспособного населения, устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации.

В Новосибирской области объективно сформировалась потребность в создании комплекса современных транспортно-логистических центров. Это связано, прежде всего, с исключительно благоприятным геостратегическим положением Новосибирского транспортного узла в системе МТК, с обслуживанием международных транзитных грузов в западном, восточном и южном направлениях, а также с развитием активности крупных оптовых и розничных торговых сетей на территории как Новосибирска, так и ближайших регионов. С участием инвесторов формируются три крупные транспортно-логистические инфраструктурные зоны: Западная, Восточная и Южная.

Геополитические интересы России потребовали объявления Байкальского макрорегиона и Дальнего Востока стратегическими регионами России, для которых должны быть созданы центры притяжения товароматериальных, информационных, людских и финансовых потоков.

В Иркутской области, Республике Бурятия и Забайкальском крае имеются объективные предпосылки для создания опорной сети МТЛЦ с терминальными комплексами, центрами

оптовой торговли и дистрибьюции, инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания, рассматриваемых как стратегические точки роста экономики региона, и последующего формирования Байкальской РТЛС.

Формирование на территории Иркутской области ИР ТЛС предусматривает создание 15 МТЛЦ и оценивается в 535 млн долларов. При этом за десятилетний период будет получен интегральный экономический эффект в размере 1340 млн долларов при среднем сроке окупаемости инвестиций 7,5-8 лет. Дополнительно будет создано около 10 000 рабочих мест, налоговые поступления в бюджеты всех уровней составят 900 млн долларов.

На территории Дальневосточного федерального округа в рамках концепции развития транспортной системы ДФО предлагаются к формированию и развитию два крупных МТЛЦ международного ранга в Хабаровском и Владивостокском транспортных узлах, шесть МТЛЦ средней мощности регионального уровня и порядка 15 транспортно-логистических комплексов территориального ранга. Общая потребность в инвестициях на развитие транспортно-логистической инфраструктуры на территории Дальневосточного федерального округа по минимальному (экономному) варианту оценивается в размере порядка 985 млн долларов.

Формирование в регионах Сибири и Дальнего Востока опорной сети МТЛЦ и терминальных комплексов явится важной точкой роста региональной экономики, способной вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Развитие в зонах тяготения к российской части МТК опорной сети МТЛЦ и формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем обеспечит реализацию транзитного потенциала России в глобальной системе МТК и будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики, в развитии региональных рынков товаров и услуг и в конечном итоге – в увеличении валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

Таким образом, особенности современного состояния международных транспортных коридоров России позволяют определить меры, которые могут способствовать дальнейшему развитию МТК России:

- 1) Следует развивать элементы логистической инфраструктуры МТК, называемые мультимодальными транспортно-логистическими центрами, функционирующими на коммерческой корпоративной основе и обеспечивающие взаимодействие всех существующих видов транспорта и прочих участников транспортно-логистического процесса. Данные центры определяются сегодня и в перспективе как стратегические точки роста экономики России.
- 2) В развитие МТК следует вкладывать значительное количество инвестиций, которые обеспечат в долгосрочной перспективе высокую бюджетную, коммерческую, региональную и народнохозяйственную эффективность.
- 3) Формировать терминально-логистические комплексы и логистические парки на территории промышленных округов в соответствии с актуальными рекомендуемыми направлениями их дальнейшего развития.
- 4) Придавать объектам терминально-складского хозяйства универсальный характер, который был бы направлен на потребителей всех соседних регионов. Перспективные крупные объекты транспортно-логистической инфраструктуры будут являться

- приоритетными для крупных национальных и международных компаний.
- 5) Осуществлять привлечение инвестиций в ходе формирования многофункциональных мультимодальных терминальных комплексов и логистических центров. Их развитие с помощью инвесторов должно сопровождаться также реальной поддержкой со стороны государства в плане строительства автомобильных и железнодорожных подходов, а также обеспечения качественного транспортно-логистического сервиса.
  - 6) Стараться реализовывать развитие системы транспортно-логистических центров преимущественно за счет внебюджетных источников со всесторонним привлечением средств инвесторов на принципах государственно-частного партнерства.
  - 7) Осуществлять оптимизацию взаимодействия с железными дорогами Финляндии, Германии, КНР в части гармонизации технологической и правовой базы международных перевозок, которые, несомненно, имеют стратегическое значение.
  - 8) С целью дальнейшего развития Транссиба осуществить эффективное восстановление Транскорейской железной дороги и соединение ее с Транссибирской магистралью, а также реализовать создание сухопутного моста от Республики Корея в Западную Европу через Российскую Федерацию.
  - 9) Для эффективной реализации транзитного потенциала Транссибирской магистрали необходимо создание опорной сети логистических центров, которые обеспечили бы внедрение современных логистических сквозных технологий и транспортно-логистического сервиса, соответствующего на сегодняшний день международным стандартам.
  - 10) Реализовывать всесторонне развитие транспортно-логистической инфраструктуры Дальнего Востока и Сибири, для обеспечения надежных связей со всеми регионами страны, вовлечения в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и притока в эти районы трудоспособного населения, устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации.

### Заключение

Реализуя внешнеэкономическую политику, которая направлена на расширение сотрудничества во взаимовыгодном ключе с государствами всех континентов, обладая существенным ресурсным потенциалом, Россия представляет собой одного из самых крупных участников товарообмена во всем мире. К тому же глобализация экономики и процессы развития внешнеторгового обмена нуждаются в новых подходах к дальнейшему развитию транспорта, поиску инновационных технологий и рациональных путей освоения перевозок грузов и пассажиров.

Обладание системой морских портов на Балтийском, Каспийском, Азово-Черноморском, Дальневосточном и Северном бассейнах, развитой сетью внутренних судоходных путей и железных дорог, протяженными автомобильными дорогами, а также комплексом международных аэропортов, воздушных трасс, проходящих над территорией страны в меридиональном и широтном направлениях, свидетельствует о наличии у России огромного транспортного потенциала.

Данный потенциал способен реализовать обеспечение как евроазиатских связей, так и потребности страны в перевозках грузов и пассажиров во всех видах сообщений, привлечении

инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры, создании условий для ускорения развития отдельных регионов страны, примыкающих к международным транспортным коридорам и в конечном итоге – для динамичного экономического роста.

### Библиография

1. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов: доклад Евразийской экономической комиссии. М., 2019.
2. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). М.: Институт экономики РАН, 2018. 64 с.
3. Ведута Е.Н. Государственные экономические стратегии. М.: Российская экономическая академия, 2008. 440 с.
4. Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб., 2018. 74 с.
5. Дадабаева З.А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий // Экономика и управление. 2018. № 8 (154). С. 29-36.
6. Жинкин В. Коридор «Север-Юг» // Международный экспедитор. 2012. № 2.
7. Кузнецов А., Титберия О. Транспорт России как часть мировой системы. // Морские порты России. 2012. № 5. С. 18-20.
8. Левиков Г.А., Шермухамедов А.Т. Международные смешанные перевозки грузов. М., 2013. 141 с.
9. Лукьянович Н.В., Котляров Н.Н., Левченко Л.В. Проблемы создания Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) // Мировая экономика и международные отношения. 2014. № 7(116).
10. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем. М., 2009. 47 с.
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. М., 2008.
12. Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М., 2014. 799с.
13. Шурубович А.В. Международный транзит в экономической модели развития // Мир перемен. 2018. № 2.
14. Терешина Н.П., Левицкой Л.П., Шкурина Л.В. Экономика железнодорожного транспорта. М., 2012. 536 с.

### Russia's participation in international transport corridors as a factor of socio-economic development of the country

**Sergei A. Verigo**

PhD in Economics, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of economics,  
Institute of Educational Technologies and Humanities,  
105005, 2/2 Malaya Pochtovaya st., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: sergej\_verigo@mail.ru

**Andrei B. Kudryashov**

PhD in Pedagogics,  
Associate Professor of the Department of information and technical support  
of internal affairs bodies,  
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,  
680020, 15 Kazarmennyi lane, Khabarovsk, Russian Federation;  
e-mail: kingbarbus@mail.ru

---

**Abstract**

The article examines the issues of Russia's participation in international transport corridors between Europe and the Asia-Pacific region. The participation of our country in international transport transit is an important factor in the economic development of the state. In terms of the size of the territory, Russia is one of the largest countries in the world, and for the full-fledged economic development of the state, the availability and development of transport infrastructure is an urgent and urgent need. Implementing foreign economic policy, which is aimed at expanding cooperation in a mutually beneficial manner with states of all continents, possessing significant resource potential, Russia is one of the largest participants in trade in the world. The globalization of the economy and the development processes of foreign trade exchange require new approaches to the further development of transport, the search for innovative technologies and rational ways of developing the transportation of goods and passengers. The enormous transport potential that Russia possesses is able to realize the provision of both Eurasian ties and the country's needs for the transportation of goods and passengers in all types of communications, attracting investments for the development of transport infrastructure, creating conditions for accelerating the development of individual regions of the country adjacent to international transport corridors and in ultimately - for dynamic economic growth.

**For citation**

Verigo S.A., Kudryashov A.B. (2020) Uchastie Rossii v mezhdunarodnykh trans-portnykh koridorakh kak faktor sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya strany [Russia's participation in international transport corridors as a factor of socio-economic development of the country]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (11A), pp. 184-196. DOI: 10.34670/AR.2020.22.83.019

**Keywords**

International transport corridor, transit, international trade, transport hub, transport system, transport and logistics systems, multimodal transport and logistics centers, intermodal transportation, Russia, EAEU, APR, EU.

**References**

1. Analiz sushchestvuyushchikh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov, pro-khodyashchikh cherez territorii gosudarstv-chlenov: doklad Evraziiskoi ekonomicheskoi komissii [Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of the member states: report of the Eurasian Economic Commission] (2019). Moscow.
2. Dadabaeva Z.A. (2018) Transformatsiya logisticheskikh rynkov na evraziiskom prostranstve v usloviyakh vnedreniya tsifrovyykh tekhnologii [Transformation of logistics markets in the Eurasian space in the context of the introduction of digital technologies]. *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], 8 (154), pp. 29-36.
3. Kuznetsov A., Titberiya O. (2012) Transport Rossii kak chast' mirovoi sistemy [Transport of Russia as part of the world system]. *Morskie porty Rossii* [Sea ports of Russia], 5, pp. 18-20.
4. Levikov G.A., Shermukhamedov A.T. (2013) Mezhdunarodnye smeshannye perevozki грузов [International mixed transportation of goods]. Moscow.
5. Luk'yanovich N.V., Kotlyarov N.N., Levchenko L.V. (2014) Problemy sozdaniya Edinogo transportnogo prostranstva Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza (EAES) [Problems of Creation of a Common Transport Space of the Eurasian Economic Union (EAEU)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 7(116).
6. Prokof'eva T.A. (2009) Proektirovanie i organizatsiya regional'nykh trans-portno-logisticheskikh system [Design and organization of regional transport and logistics systems]. Moscow.
7. Shurubovich A.V. (2018) Mezhdunarodnyi tranzit v ekonomicheskoi modeli razvitiya [International transit in the economic model of development]. *Mir peremen* [World of Changes], 2.

8. Tereshina N.P., Levitskoi L.P., Shkurina L.V. (2012) *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta* [Railway transport economics]. Moscow.
9. *Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda* [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030] (2008). Moscow.
10. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. (2014) *Formirovanie evolyutsionnoi modeli transportno-tranzitnoi sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii* [Formation of an evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the context of integration and globalization]. Moscow.
11. Vardomskii L.B., Turaeva M.O. (2018) *Razvitie transportnykh koridorov postsovetskogo prostranstva v usloviyakh sovremennykh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov (nauchnyi doklad)* [Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges (scientific report)]. Moscow: Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences.
12. Veduta E.H. (2008) *Gosudarstvennye ekonomicheskie strategii* [State economic strategies]. Moscow: Russian Economic Academy.
13. Vinokurov E.Yu., Lobyrev V.G., Tikhomirova A.A., Tsukarev T.V. (2018) *Transportnye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez EAES* [Silk Road Transport Corridors: Potential for Growth in Freight Traffic through the EAEU]. Saint Petersburg.
14. Zhinkin V. (2012) *Koridor "Sever-Yug"* [Corridor "North-South"]. *Mezhdunarodnyi ekspeditor* [International forwarding agent], 2.