

УДК 339.924

**ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ**

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией ФГБУН  
«Институт проблем рынка» РАН,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**

к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель  
Центра Института проблем рынка РАН,  
e-mail: medkov71@mail.ru

**ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ**

руководитель Центра информационного администрирования,  
научный сотрудник Лаборатории интеграции российской экономики  
в мировое хозяйство Института проблем рынка РАН,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2023-12-125-142

### ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕРИДИОНАЛЬНОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАДИЦИОННЫХ МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»<sup>1</sup>

**Аннотация.** Исследование направлено на выявление и анализ проблем и перспектив меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы (ТТС) России с использованием традиционных маршрутов международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» в условиях внешнего санкционного давления, реформирования конфигурации транспортно-логистического комплекса и направлений грузопотоков. **Цель.** Выявление слабых сторон традиционных маршрутов МТК «Север – Юг», многие из которых не могут быть преодолены в краткосрочной и среднесрочной перспективе, оценка перспектив развития транспортных коммуникаций в рамках коридора. **Задачи.** Обосновать необходимость и актуальность меридиональной трансформации ТТС России путем развития морских и сухопутных перевозок по традиционным маршрутам МТК «Север – Юг». Выявить производственно-технологические, экономические и организационно-институциональные проблемы функционирования Западного железнодорожно-автомобильного маршрута, Транскаспийского водно-сухопутного маршрута, Восточного и Нового Восточного железнодорожных маршрутов МТК «Север – Юг». Дать описание и оценку основных проектов и мероприятий по повышению конкурентных преимуществ коридора. Дать оценку перспективам транспортно-транзитного обеспечения торгово-экономического и инновационно-инвестиционного взаимодействия России, Индии и других стран Глобального Юга. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности экономики и технико-экономических укладов, экспертных и аналитических оценок. **Результаты.** Установлено, что в условиях внешнего санкционного давления задачи укрепления экономического суверенитета и обеспечения национальной безопасности России в транспортно-логистической области определяют необходимость и актуальность меридиональной трансформации ТТС страны. Доказана целесообразность создания единого транспортно-логистического оператора на маршрутах «Север – Юг». Указано, что при налаживании взаимодействия со странами Африки России предпочтительно взаимодействовать с Китаем в рамках сопряжения инфраструктурных проектов

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 22-28-01365).

ЕАЭС и Инициативы «Пояс и путь». **Выводы.** Насущная задача меридиональной трансформации ТТС России требует развития нескольких направлений по маршрутам Северная Азия (Азиатская Россия) – Центральная Азия – Южная/Западная Азия и Северная Азия (Азиатская Россия) – Восточная Азия.

**Ключевые слова:** меридиональная трансформация, транспортно-транзитная система, международные транспортные коридоры «Север-Юг», Индия, страны Глобального Юга, новая экономическая реальность, внешнее санкционное давление, экономический суверенитет, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, водный транспорт.

---

**ZOIDOV KOBILJON KHODZHIEVICH**

Ph.D. in Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor,  
Head of the Laboratory of the Federal State Budgetary Institution  
"Institute of Market Problems" of the Russian Academy of Sciences,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**MEDKOV ALEXEY ANATOLYEVICH**

Ph.D. in Economics, Leading Researcher, Head of the Center of the  
Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences,  
e-mail: medkov71@mail.ru

**ZOIDOV ZAFAR KOBILJONOVICH**

Head of the Information Administration Center, Researcher at the  
Laboratory of Integration of the Russian Economy into the World Economy  
of the Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

## PROBLEMS AND PROSPECTS OF MERIDIONAL TRANSFORMATION THE TRANSPORT AND TRANSIT SYSTEM OF RUSSIA USING TRADITIONAL INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTES THE NORTH–SOUTH CORRIDOR

**Abstract.** The research is aimed at identifying and analyzing the problems and prospects of the meridional transformation of the transport and transit system (TTS) of Russia using the traditional routes of the international transport corridor (ITC) "North - South" under conditions of external sanctions pressure, reformatting the configuration of the transport and logistics complex and directions of cargo flows. **Goal.** Identification of weaknesses of the traditional North–South MTK routes, many of which cannot be overcome in the short and medium term, assessment of prospects for the development of transport communications within the corridor. **Tasks.** To substantiate the necessity and relevance of the meridional transformation of the TTS of Russia through the development of sea and land transportation along the traditional routes of the North–South MTK. To identify the production, technological, economic, organizational and institutional problems of the functioning of the Western Railway-automobile route, the Trans-Caspian water-land route, the Eastern and New Eastern Railway routes of the North-South Railway Complex. To describe and evaluate the main projects and activities to enhance the competitive advantages of the corridor. To assess the prospects for transport and transit provision of trade, economic, innovation and investment cooperation between Russia, India and other countries of the Global South. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of industrial and technological balance of the economy and technical and economic structures, expert and analytical assessments. **Results.** It is established that in the conditions of external sanctions pressure, the tasks of strengthening Russia's economic sovereignty and ensuring national security in the transport and logistics field determine the need and relevance of the meridional transformation of the country's TTS. The expediency of creating a single transport and logistics operator on the North–South routes has been proved. It is indicated that when establishing cooperation with African countries, it is preferable for Russia to interact with China within the framework of combining the EAEU infrastructure projects and the Belt and Road Initiative. **Conclusions.** The urgent task of the meridional transformation of the TTS of Russia requires the development of several directions along the routes North Asia (Asian Russia) – Central Asia – South/West Asia and North Asia (Asian Russia) – East Asia.

**Keywords:** meridional transformation, transport and transit system, international transport corridors "North-South", India, countries of the Global South, new economic reality, external sanctions pressure, economic sovereignty, rail transport, road transport, water transport.

## Введение

Ужесточение внешнего санкционного давления на Россию и российских хозяйственных субъектов, связанное с продолжением специальной военной операции на Украине, потребовало и будет в дальнейшем требовать разработки, внедрения и масштабирования адаптационных механизмов, обеспечивающих устойчивое развитие Российской Федерации (РФ) в условиях новой экономической реальности [14-16]. В области функционирования транспортно-транзитной системы (ТТС) таким механизмом является её меридиональная трансформация: приоритетное развитие направлений «Север – Юг», включая, но не ограничиваясь одноимённым международным транспортным коридором (МТК).

Обострение военно-политической обстановки в Восточном Средиземноморье поставило под сомнение практическую реализуемость недавно выдвинутого амбициозного проекта создания транспортного коридора Индия – Ближний Восток – Европа (ИМЕС). При прочих равных условиях, это поддержит конкурентоспособность всех направлений «Север – Юг», проходящих по территории России.

Одним из ключевых вопросов является заинтересованность в развитии торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов (ИИП) со стороны дружественных и нейтральных стран Глобального Юга (ГЮ) в формировании грузовой базы транспортных маршрутов, готовности инвестировать в сооружение и модернизацию путей сообщения, создании производственно-технологических и ИИП торговых путей.

Так, существует объективная заинтересованность Индии в формировании маршрутов транспортно-транзитного обеспечения внешних торгово-экономических связей со странами Европейского Союза (ЕС), альтернативных перевозкам по Суэцкому каналу. При этом МТК «Север – Юг» рассматривается в качестве приоритетной альтернативы.

Выступая на форуме «Транспорт России» в ноябре 2022 г. первый заместитель председателя правительства РФ А. Белоусов заявил, что МТК «Север – Юг» «это 5 тыс. км, если брать весь коридор от Усть-Луги до южного побережья Ирана. Сегодня по нему провозится порядка 14 млн т. грузов, мы хотим довести к 2030 году до 32 млн». Он также обратил внимание на то, что МТК пересекает несколько транзитных направлений в обход России, что с другой стороны «дает возможность затянуть туда целый ряд транзитных потоков, грузов» [3].

На той же площадке директор АО «РЖД Логистика» Д. Мурев обратил внимание на большой транзитный потенциал транспортных коммуникаций через Афганистан и Пакистан – страны, которые имеют рынки сбыта и заинтересованы в реализации своего транзитного потенциала, а также на опыт железнодорожников Узбекистана и Туркменистана в работе на этих непростых направлениях.

Так, в феврале 2023 г. была достигнута договоренность между Администрацией железных дорог Афганистана и дочерним предприятием АО «Железные дороги Узбекистана» – компанией «Согдиана Транс» о возобновлении перевозок по железной дороге Хайратон – Мазари-Шариф.

В мае 2023 г. на полях XIV Международного экономического форума «Россия – исламский мир: KazanForum» заместитель председателя правительства РФ М. Хуснуллин сделал акцент на том, что развитие транзитных маршрутов на направлениях Каспийского региона, Южной и Юго-Восточной Азии и стран Персидского залива стало приоритетной задачей Правительства РФ. По его мнению, к 2025 г. грузооборот в направлении МТК «Север – Юг» должен вырасти в два раза, не менее чем до 30 млн тонн, а к 2030 г. – до 35 млн тонн. А владелец Группы компаний «Дело» С. Шишкарёв прогнозировал, что к 2030 г. по МТК «Север – Юг» будет перевозиться около 1 млн ДФЭ (контейнеров в 20-футовом эквиваленте), а к 2050 г. – 2 млн ДФЭ [26].

Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев, выступая на заседании Высшего евразийского экономического совета в мае 2023 г., предложил запустить по МТК «Север – Юг» скоростные грузовые поезда, в частности по маршруту Челябинск – Болашак – Иран с созданием в Челябинске консолидирующего транспортно-логистического центра (ТЛЦ) [28].

В целом, развитие МТК «Север – Юг» является важным процессом меридиональной трансформации ТТС России в целях инфраструктурного и транспортно-логистического обеспечения внешнеторгового товародвижения, переформатирования направлений экспорта транспортных услуг в целях обеспечения устойчивого развития, экономического суверенитета и национальной безопасности страны.

Однако, у традиционных маршрутов МТК «Север – Юг» есть свои слабые стороны, многие из которых не могут быть преодолены в краткосрочной и даже среднесрочной перспективе. В статье выдвинута гипотеза, что решение насущных задач меридиональной трансформации

ТТС России требуют развития нескольких направлений по маршрутам Северная Азия (Азиатская Россия) – Центральная Азия (ЦА) – Южная/Западная Азия и Северная Азия (Азиатская Россия) – Восточная Азия.

### Обзор научных подходов

По рассматриваемой теме имеется обширная научная и научно-практическая литература, касающаяся как различий, противостояния и взаимодействия Глобального Севера (ГС) и ГЮ, так и современного состояния и перспектив развития МТК «Север – Юг» и других меридиональных направлений.

А. Мальцев обращает внимание на то, что колоссальные структурные трансформации в мировой экономике являются следствием усилившегося противостояния ГС и ГЮ. В конце второго – начале третьего десятилетий XXI века в индустриальном развитии стран ГЮ произошли ощутимые изменения [21].

Например, в структуре ВВП Саудовской Аравии доля нефтегазового сектора выросла с 40% в 2000 г. до 57% в 2018 г. Кроме того, в ряде стран Индустриализация 2.0. произошла параллельно с развитием ключевых секторов четвертой промышленной революции: цифровизацией производства, декарбонизацией экономики, ускоренным развитием человеческого капитала.

В тот же период в странах ГС наметились тенденции деиндустриализации национальной экономики, что сделало их уязвимыми перед нестабильностью и кризисными явлениями в мировом хозяйстве, зависимыми от других государств, транснациональных корпораций и глобальных морских транспортных сервисов.

Сильными сторонами стран ГЮ являются:

- наличие финансовых ресурсов, получаемых от экспорта сырьевых ресурсов в периоды благоприятной экономической конъюнктуры;

- наличие углеводородного сырья, необходимого для развития «Индустрии 2.0.», и минеральных ресурсов для перехода к «Индустрии 4.0.», цифровизации, автоматизации, роботизации и декарбонизации экономики;

- наличие значительных трудовых ресурсов,кратно превосходящих страны ГС.

- Отмечается, что странам ГЮ свойственны:

- догоняющее развитие;

- получение демографических дивидендов, позволяющих экономить на пенсионном обеспечении и формирующих инвестиционные ресурсы;

- имитация иностранных технологий и дизайнерских решений по закупленным образцам (обратное конструирование) [23].

Корень проблем взаимозависимости и противостояния стран ГС и ГЮ лежит в колониальном прошлом последних. Несбалансированное хозяйственное развитие колоний определялось интересами метрополий. Разрыв Севера и Юга в ряде случаев привёл к образованию «несостоявшихся государств», какими являются, по мнению западных экспертов, Афганистан, Сомали, страны Центральной Африки и другие.

Авторы считают, что в настоящее время отношения «Север – Юг» подрывают глобальную стабильность, содержат угрозы застойной бедности, голода, гражданских войн, распространения терроризма, наркоторговли, работорговли, проституции, неконтролируемой миграции. Противодействие этим угрозам требует вмешательства мирового сообщества [8].

Исходя из этих соображений, можно сделать вывод, что МТК «Север – Юг» кроме экономических преимуществ имеет и большое геополитическое значение как эффективная альтернатива гегемонии Запада на Южном Кавказе (ЮК) и в ЦА, особенно в Каспийском регионе [31].

Коридор решает задачу «глобального перераспределения «торговых путей» европейской и азиатской логистики и выведение их из-под контроля «морских» торговых цивилизаций англосаксонского мира» [29].

Существенную роль в повышении внимания транспортных компаний к МТК «Север – Юг» сыграла авария в Суэцком канале 23 марта 2021 г., когда контейнеровоз Ever Given на 6 дней заблокировал движение по этой глобальной морской коммуникации, что парализовало мировую торговлю, сделало актуальным поиск и использование альтернативных маршрутов.

Л. Выдащенко и П. Выдащенко обращают внимание на то, что, несмотря на заинтересованность Индии в диверсификации транспортного сообщения со странами ЕС, экспортные поставки товаров из Индии в Европу характеризуются незначительными объёмами, не просматриваются перспективы увеличения грузовой базы в этом направлении. Кроме того, существу-

ет проблема обратной загрузки, порожнего пробега подвижного состава и контейнеров [11].

Сомнительные прогнозы окупаемости масштабных инвестиций в сооружение транспортной инфраструктуры снижают заинтересованность Индии в финансировании строительства путей сообщения в Иране и странах ЦА. Пропускная способность железнодорожного пограничного перехода Серахс – Мешхед – ключевой точки Восточного маршрута МТК «Север – Юг», позволяет обрабатывать всего 200 вагонов в сутки.

Авторы обращают внимание на то, что в течение долгого времени крупные российские компании не проявляли интереса к увеличению перевозок грузов через Иран из-за боязни вторичных санкций. Однако, в настоящее время Россия и Иран находятся в относительно одинаковых условиях и есть все основания считать, что реализация инфраструктурных проектов в этом направлении пойдёт быстрее.

Пока же МТК «Север-Юг» представляет собой разорванную цепочку транспортных участков, работающих несогласованно друг с другом, «Лоскутная» и изношенная инфраструктура МТК не используется на полную мощность из-за недостаточной координации между транспортными компаниями и странами-участницами коридора. Не малую роль играют отсутствие электронного документооборота и различия в проведении контрольных процедур на пограничных переходах.

На этом фоне неоспоримыми преимуществами «Южного морского пути» являются наличие долговременных торговых связей, крупных портов на пути следования, развитой инфраструктура. Недостатками выступают: большие расстояния и длительное время перевозки, регулярное повышение платы за проход через Суэцкий канал, дополнительные затраты на противодействие нападениям пиратов [19].

Исследование тарифных условий перевозок позволило И. Волынскому сделать вывод, что «высокая стоимость доставки не позволяет в настоящее время перенаправить грузопотоки с традиционных морских маршрутов на МТК «Север – Юг»» [10].

Узким местом водно-сухопутного маршрута коридора является низкая пропускная способность Волго-Каспийского морской судходного канала, несмотря на ежегодное проведение дноуглубительных работ. Требуется интенсификация дноуглубительных работ, активная реализация мероприятий по снижению заносимости этой водной коммуникации.

Развитие перевозок по МТК «Север – Юг» формирует инфраструктурную основу для роста экспортных поставок предприятий Уральского и Сибирского регионов России. Институциональной основой здесь стало сближение Ирана с ЕАЭС в рамках формата ЕАЭС+, что должно упростить перевозку российских грузов в порты Бендер-Аббас и Чабахар, обслуживающим морские пути в Индию, Шри-Ланку, Саудовскую Аравию, ОАЭ, Оман, Ирак, Кувейт, Катар, Йемен, страны Восточной Африки и Юго-Восточной Азии.

Росту российских экспортных поставок будет способствовать реализация планов Ирана по увеличению мощности порта Чабахар с 2,5 млн т. до 8,5 млн т.

М. Петров, М. Хазин и Д. Кричкер видят большие перспективы в перенаправлении поставок угля из Кузбасса в Индию на МТК «Север – Юг» по действующим железным дорогам Казахстана, Туркменистана и Ирана. В ближайшее время на этот маршрут с Транссиба и БАМа могут быть направлены до 10 млн т. угля [24].

В настоящее время расстояние перевозки угля железнодорожным транспортом из Кузбасса до тихоокеанских портов составляет около 5500 км, а до порта Чабахар в Иране – 6500 км. Однако при использовании иранского порта расстояние морского участка до Индии (особенно до её западного побережья, где находится порт Мумбаи) в 5-6 раз короче, чем из портов Дальнего Востока.

Для снижения затрат и сокращения времени перевалки грузов при переходе с колеи 1520 мм на 1435 мм и перегрузке на морской транспорт целесообразно применение контейнеров типа Open Top (с открытым верхом).

Чрезвычайно важно замечание авторов, что маршруты коридора «могут быть продлены на север, с выходом железной дороги к портам Северного морского пути – Сабетты, Архангельска, в перспективе к 2035 г. – к портам Индига, Игарка, Дудинка» [24].

М. Прокофьев и М. Тохиров отмечают, что западная ветвь МТК «Север – Юг» проходит по более населённой территории с развитой промышленностью и инфраструктурой, чем новый восточный маршрут Узень – Этрек, пролегающий по преимущественно малонаселённой местности [25].

Авторы обращают внимание, что при тестовых отправлениях контейнеров по западному маршруту МТК были выявлены следующие производственно-технологические и организационно-институциональные проблемы:

– невозможность оформления единого транспортного документа на весь маршрут перевозки;

– отсутствие прямого морского сообщения между портами Нава-Шева (порт на юге г. Мумбаи) и Бендер-Аббас;

– обязательный заход судов в порт Джабаль-Али (ОАЭ).

В связи с тем, что в настоящее время в России на направлении «Север – Юг» большинство грузов перевозится автотранспортом, для повышения привлекательности железнодорожных перевозок предлагается организовать курсирование контейнерных поездов постоянной составности по маршруту Астара – Москва – Санкт-Петербург, следующих по твердому графику с применением перевозочной технологии «Грузовой экспресс 2.0».

На то, что МТК «Север – Юг» представляет собой набор различных логистически не связанных между собой маршрутов, указывают в своей статье В. Минеев и Д. Почекаев [22]. Они отмечают, что коридор, скорее всего, не станет альтернативой грузопотокам по маршруту Китай – Европа, а будет способствовать повышению эффективности перевозок грузов из Индии и Латинской Америки в Европейскую часть России.

Однако при определении величины грузовой базы следует учитывать, что ведущую роль в торгово-экономических связях Индии играют Китай, США и ОАЭ, на долю которых приходится около 30% внешней торговли страны. Доли же России и Индии во взаимных внешнеторговых связях не превышают 1-2%.

Другими проблемами развития коридора являются:

– замерзаемость портов Астрахань и Оля на Каспийском море, отсутствие контейнерного терминала в незамерзаемом порту Махачкала;

– высокие транспортные и транзакционные издержки перевозок грузов по территории Ирана;

– противодействие функционированию коридора со стороны Турции, особенно в части проекта сооружения Каспийско-Персидского судоходного канала, который мог бы стать конкурентом грузоперевозкам через проливы Босфор и Дарданеллы.

Особый интерес вызывают предложения авторов по созданию ИИП МТК «Север – Юг»: «Одним из направлений, способствующих наполнению транспортного коридора грузами, может быть развитие массового регионального производства товаров вдоль транспортного коридора».

В качестве производственной базы ИИП указываются:

– нефтехимические и сельскохозяйственные производства в Азербайджане (Сумгаитский технопарк, Шамкирский агропарк),

– свободные экономические зоны в Казахстане (технопарк Атырау, порт Актау и др.);

– особая экономическая зона «Лотос» в Астраханской области России;

– особые экономические зоны «Алабуга» и «Иннополис» в Татарстане (Россия) [22].

Отметим, что перечисленные производственные составляющие пояса находятся в мусульманских странах и регионах. Так, в 1990-е гг. руководство Татарстана активно поддерживало проекты возрождения Великого Волжского пути. Республика позиционирует себя в качестве наследника Волжской Булгарии – государства с высокоразвитой транзитной экономикой, исторически концентрировавшейся в городах Булгар, Биляр, Сувар и Казань [27].

И. Федулов [30] обращает внимание на то, что в портах на Каспийском море отсутствует в достаточном количестве оборудование для работы с контейнерными грузами, а также инфраструктура для перегрузки растительного масла. Отсутствие накопительных ёмкостей приводит к тому, что перегрузка осуществляется непосредственно переливом масла из автомобильных и железнодорожных цистерн в танкеры-продуктовозы, что не позволяет быстро и эффективно формировать судовые партии грузов.

Климатические условия, обуславливающие необходимость ледокольной проводки в декабре-марте в районе порта Астрахань, нехватка ледоколов, неразвитость портовой инфраструктуры и подходов к портам привели к повышению стоимости перевозки 40-футового контейнера по маршруту Индия – Россия в 2022 г. с 3450 до 6000-7000 долл., увеличению времени транспортировки с 45 до 60 дней, простоем судов на рейде Астрахани от 5 до 14 дней и до 30 дней в зимний период.

Наличие двух станций на границе Ирана и Туркменистана (Инче-Бурун и Серахс) при отсутствии должной координации приводит к тому, что станция Серахс бывает регулярно переполнена (в 2023 г. срок ожидания перегрузки составлял от 1 до 5 дней), в то время как станция Инче-Бурун мало загружена.

Организация единого управляющего центра МТК «Север – Юг» позволит:

- быстро решать текущие проблемы в организации перевозок;
- создать работающую систему транспортного коридора;
- эффективно планировать и координировать реализацию инфраструктурных проектов, увеличивающих мощность коридора;
- устранять «нефизические барьеры» на пути движения грузопотоков;
- лоббировать интересы МТК на государственном и межгосударственном уровнях.

Д. Малышева обращает внимание на роль Трансаравийской железной дороги, соединяющей Саудовскую Аравию, Бахрейн, Кувейт, Катар, ОАЭ и Оман, как транспортной коммуникации, сопряженной с МТК «Север – Юг», участником которого является Оман [20].

МТК важен для России в качестве альтернативы китайской инициативе «Пояс и путь», принадлежащему Египту Суэцкому каналу и контролирующей черноморские проливы Босфор и Дарданеллы Турции.

Интерес Индии к МТК обусловлен помимо всего прочего стремлением создать транспортную альтернативу Китайско-пакистанскому экономическому коридору (КПЭК), открывающему Китаю выход в Индийский океан через порт Гвадар (Пакистан), а также желанием закрепиться в ЦА и регионе Индийского океана, где сильны позиции Китая.

Е. Кожокин акцентирует внимание на интересе к использованию портов Астрахани со стороны Республики Беларусь, прежде всего, в целях экспорта калийных удобрений в Индию. Однако для достижения рентабельности перевозок минеральных удобрений по этому маршруту необходимо обеспечить обратную загрузку подвижного состава.

Автор отмечает, что порты Астрахань и Оля имеют выход в открытое море через Волго-Каспийский морской судоходный канал протяженностью 188 км, ширина и навигационные глубины которого не позволяют проходить крупнотоннажным судам. Развитие Махачкалинского морского торгового порта ограничено плотной городской застройкой, дорожными заторами на пути автомобильного транспорта, соединением порта с открытым морем узким каналом, который используется, в том числе и военными кораблями Каспийской флотилии.

Автор обращает внимание ещё и на тот факт, что по сравнению с 1960 г. сеть метеостанций и уровенных постов на Каспийском море уменьшилась почти в три раза, их техническое оснащение по большей части морально устарело, а недостаточное количество научно-исследовательских космических аппаратов не может восполнить информацию, получаемую традиционными методами [17].

Специалисты в области транспортной безопасности отмечают, что на водном пути Астрахань – Санкт-Петербург протяженностью свыше 3600 км шлюзы расположены в среднем через 246 км, а на маршруте Ростов-на-Дону – Санкт-Петербург протяженностью 3730 км – через 132 км. Таким образом, суда каждые сутки выполняют сложное маневрирование при заходе в шлюз и выходе из него. При этом, согласно статистике, более 50% всех аварий с судами на внутренних водных путях России происходит с порожними судами в подходовых каналах и при заходе или выходе из камер шлюзов при неблагоприятных погодных условиях [6].

В течение многих лет транскаспийские грузоперевозки по маршруту Иран – Россия, осуществлялись на двусторонней основе. Из таких регионов грузообразования как порт Мумбаи и порт Джавахарлал Неру, а также порты Северо-Запада ЕС грузы на МТК «Север – Юг» практически не поступали. В целях исправления ситуации В. Кондратьев указывает на целесообразность создания единого оператора перевозок, учредителями которого могли бы стать экспедиторы, перевозчики и порты основных государств-участников (Индии, Ирана, России) [18].

Одним из направлений повышения конкурентных преимуществ МТК «Север – Юг» по сравнению с другими маршрутами Глобальной Евразии (ГЕ) в рамках реализации китайской инициативы «Пояс и путь», американского проекта Нового Шелкового пути и проекта мультимодального транспортно-транзитного Лазуритового коридора (Афганистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция) является создание свободных экономических зон (СЭЗ). Особое место в торговле Ирана с Россией, странами ЮК и ЦА через Каспийское море занимает СЭЗ «Энзели» (Иран).

Основными иранскими перевозчиками грузов по Каспийскому, Чёрному, Средиземному морям и Волжскому речному пути являются базирующиеся в порту Энзели компании ИРСОТР и «Хазар Си Шиппинг Лайнс». Примечательно, что компания ИРСОТР была создана ещё в 1970 г. как совместное предприятие с СССР [4].

Одной из проблем развития коридора является отсутствие узловых точек (хабов) – ТЛЦ на

пересечении с широтными и другими направлениями, «способствующих вариативности организации перевозок и увеличению грузовой базы» [5].

Развитие перевозочных технологий и логистических сервисов как драйверов развития МТК «Север – Юг» должно происходить по следующим направлениям:

- организация единых операторов, управляющих перевозочным процессом, консолидирующих грузовую базу, подвижной состав, контейнеры;
- создание центров цифрового управления транспортным коридором, обеспечивающих устранение барьеров в организации документооборота, развитие коммуникаций между субъектами перевозочного процесса;
- создание аналитического центра в целях мониторинга транспортно-логистических процессов, научного сопровождения его развития, подготовки аналитических материалов в интересах участников перевозочного процесса.

В. Верескун указывает на то, что при оценочной окупаемости железнодорожной части МТК «Север – Юг» на уровне более 10 млн т., самые пессимистичные прогнозы объёма грузоперевозок по коридору в 12-15 млн т. гарантируют ей безубыточное функционирование и устойчивое развитие [5].

В настоящее время из всех железнодорожных маршрутов через ЦА по направлению «Север – Юг» в ощутимой степени задействованы лишь пути, проходящие через пограничный переход Серахс. Остальные направления используются в незначительных масштабах.

В фундаментальном исследовании организационно-институциональных барьеров на пути движения грузопотоков по МТК «Север – Юг», проведённом специалистами Евразийского банка развития [7], отмечается, что в некоторых пунктах пересечения границ отсутствует оборудование для неинтрузивного контроля, например, досмотра грузовых автомобилей, вагонов и контейнеров с применением рентгеновского оборудования.

Имеет место недостаточное развитие контейнерных терминалов, логистической инфраструктуры по переработке, консолидации и расконсолидации грузов вдоль маршрутов коридора, особенно в местах стыковки МТК «Север – Юг» с широтными коридорами и другими международными маршрутами. Задержки могут возникать и по причине отсутствия сменных вагонов на границе.

Особое внимание в докладе уделено проблемам и перспективами создания системы управления коридором. Авторы отмечают, что заседания Координационного совета МТК «Север – Юг», имеющего штаб-квартиру в Тегеране, проводятся редко и нерегулярно.

В целях исправления ситуации предлагается учредить Ассоциацию участников коридора, функционирующую на принципах государственно-частного партнёрства. Задачами Ассоциации будут:

- выработка согласованных тарифов по маршруту;
- координация работы морского и железнодорожного транспорта;
- упрощение процедур пересечения границ;
- организация курсирования на Западном и Восточном маршрутах МТК «Север – Юг» контейнерных блок-поездов, следующих по твёрдым «ниткам графика»;
- организация фидерных контейнерных или паромных сообщений между портами Каспийского моря.

Особое значение для исследования меридиональной трансформации ТТС России является замечание А. Судьина о важности и перспективности маршрута из Северной Азии (Сибири и Дальнего Востока) на юг. В настоящее время железные дороги Сибири имеют выход на транспортные коммуникации стран ЦА через территорию Казахстана, прежде всего по Туркестано-Сибирской магистрали (Турксибу). В случае если будут сооружены транзитные железные дороги через Афганистан, Турксиб может стать частью кратчайшего маршрута из Северной Азии в Южную и Юго-Западную Азию [27].

### **Результаты и обсуждение исследования**

#### **1. Актуальность меридиональной трансформации ТТС России путём развития морских и сухопутных перевозок по традиционным маршрутам МТК «Север – Юг»**

На основе изучения научных подходов и имеющихся информационно-аналитических материалов выделим факторы, обуславливающие необходимость и стимулирующие меридиональную трансформацию ТТС России путём развития морских и сухопутных перевозок по традиционным маршрутам МТК «Север – Юг» в целях обеспечения экономического суверенитета и национальной безопасности.



1. Расположение наиболее значимых дружественных и нейтральных государств на южном направлении.

2. Развитие контейнерных терминалов в иранских портах в Персидском заливе.

3. Развитие, хотя и не всегда быстрое ТТС в Иране. Так важная с точки зрения развития МТК «Север – Юг» железная дорога Чабахар – Захедан построена более чем на 60%, строительство планируется завершить к сентябрю 2024 г.

4. Открытие железнодорожных «сухих портов», в частности, в марте 2023 г. недалеко от Тегерана была введена в эксплуатацию первая очередь нового терминала Априн, расположенного на пересечении иранских железнодорожных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг».

5. Наполнение грузовой базой направлений на Юг путём сопряжения с направлениями «Юг – Запад» и «Восток – Юг», что будет способствовать достижению синергетического эффекта, сокращению условно-постоянных издержек, быстрой окупаемости и росту прибыльности маршрутов «Север – Юг».

Так, новый мультимодальный коридор Китай – Афганистан протяженностью около 3,2 тыс. км проходит по железнодорожному маршруту Ланьчжоу (КНР) – Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР) – Ош (Кыргызстан) далее автомобильным транспортом в Узбекистан и по железной дороге в Хайратон (Афганистан). Перспективный объём перевозок оценивается на уровне 4 тыс. ДФЭ в год и более. Коридор «Восток – Юг» (Китай – Афганистан) может рассматриваться, как ответвление маршрута «Восток – Запад» (Китай – Кыргызстан – Узбекистан).

В 2022 г. грузопоток по МТК «Север – Юг» уже составил около 17 млн т., и к 2030 г. ожидается увеличение перевозок грузов почти в 2 раза до 32 млн т.

С 1 августа 2022 г. ОАО «РЖД» ввело тарифную скидку на перевозку грузов по Новому Восточному маршруту МТК Север – Юг, в размере 29-31% в зависимости от пунктов отправления и назначения, тарифные преференции были продлены на 2023 г.

Привлекательные ценовые скидки на российские углеводороды повышают спрос на них со стороны стран Глобального Юга, многие из которых страдают от высоких темпов инфляции. Россия стремится увеличить поставки нефти и нефтепродуктов в Иран железнодорожным транспортом, в связи с тем, что морские перевозки характеризуются высокими тарифами и контролируются странами Западом на предмет соблюдения ценовых ограничений.

По словам первого заместителя главы ОАО «РЖД» С. Павлова, за девять месяцев 2023 г. грузооборот с дружественными странами, прежде всего, с Китаем, Турцией, ОАЭ и Индией вырос на 60%, в частности, грузооборот с Индией вырос в 2,5 раза, с ОАЭ – в 5 раз [32].

По словам генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) А. Шило «раскатка МТК Север – Юг не поможет разгрузить Восточный полигон – рост потребностей экономики опережает темпы строительства инфраструктуры. МТК Север – Юг выступает скорее дополнительной возможностью для грузоотправителей доставить свою продукцию по более удобному маршруту» [13].

Нельзя не согласиться и с мнением генерального секретаря Международного координационного совета по трансевразийским перевозкам (КСТП) Г. Бессонова, что «считать МТК Север – Юг альтернативным путем, который способен заменить ранее существующие коридоры, не приходится. Его надо рассматривать как дополнительный маршрут, которым, конечно, тоже нужно заниматься» [2].

При перевозках грузов водным транспортом в направлении Север – Юг приоритет отдаётся портам Азово-Черноморского бассейна и маршрутам в Турцию, а в автомобильных перевозках – дорогам через Грузию и Армению и только в случае крайней необходимости и загруженности более прямых путей сообщения транспорт следует через Азербайджан.

На границе Азербайджана и России движение осуществляется по однополосным дорогам. Наблюдается драматическое отставание увеличения пропускных способностей погранпереходов «Верхний Ларс» (Грузия – Россия) и Яраг – Казмаляр (Азербайджан – Россия) от роста объёмов экспортно-импортных грузопотоков. Всё это приводит к тому, что грузопоток по коридору разветвляется и уходит, в частности в Турцию по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс.

## **2. Слабые стороны и проблемы развития традиционных маршрутов МТК «Север – Юг»**

Выделим слабые стороны традиционных маршрутов МТК «Север – Юг», обуславливающие необходимость и актуальность поиска иных путей сообщения России со странами Глобального Юга (табл. 1, 2, 3).

Таблица 1

**Слабые стороны Западного железнодорожно-автомобильного маршрута МТК «Север – Юг»**

Производственно-технологические	Экономические	Организационно-институциональные
Строительство железной дороги Решт – Астара может занять 3-4 года и завершиться во второй половине 2027 г. или в 2028 г.	Длительные сроки окупаемости новой железнодорожной инфраструктуры при объемах перевозок около 15 млн т. в год.	Трудности прохождения пограничных переходов, образование очередей, риски простоя грузовых автомобилей до 15 дней.
Необходимость развития железнодорожной инфраструктуры на территории России в Саратовской, Волгоградской, Астраханской областях, повышения пропускных способностей Московского и Мурманского транспортных узлов.	Трудности достижения объемов перевозок в 50-60 млн т. в год, обеспечивающих быструю окупаемость новой железнодорожной инфраструктуры.	Отсутствие единого транспортно-логистического оператора на маршруте.
Недостаточная мощность перегрузочного терминала на ст. Астара (Иранская).	Необходимость выкупа дорогостоящих земельных участков в прибрежной полосе Каспийского моря.	Отсутствие в Иране единой крупной логистической компании по автомобильным перевозкам грузов.
Необходимость строительства автомобильных обходов Махачкалы, Дербента, Астрахани и Хасавюрта, которое займёт не менее 5 лет.	Относительно низкие цены на топливо в Иране, повышающие привлекательность перевозок грузов автомобильным транспортом.	Многочисленные случаи оппортунистического поведения иранских автоперевозчиков, необходимость дополнительного контроля, обеспечения безопасности перевозки контейнеров, высокие транзакционные издержки.

Таблица 2

**Слабые стороны Транскаспийского водно-сухопутного маршрута**

Производственно-технологические	Экономические	Организационно-институциональные
Недостаточное количество судов всех классов на рейсах Иран – Россия, устаревший парк.	Кратный рост стоимости перевозок грузов по Волге и Каспийскому морю. Рост фрахтовых ставок на транспортировку грузов по Каспийскому морю на направлении Россия – Иран в 2022 г. более чем в 2 раза.	Простой судов в портах и на рейдах в ожидании разгрузки, занимающий в некоторых случаях 13-14 суток и более.
Нехватка причалов, складских терминалов, складов временного хранения (СВХ), порталных кранов, железнодорожных подъездных путей и другой инфраструктуры в порту Астрахани. Отсутствие рефрижераторного склада и лаборатории для фитосанитарного и ветеринарного контроля.	Постоянное перенесение на более поздние сроки строительства Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге и Багаевского гидроузла на Дону, обеспечивающих увеличение пропускной способности внутренних водных путей соответственно на 36,6 и 19 млн т.	Необходимость приглашения специалистов из других регионов России для фитосанитарного контроля грузов, 66% которых составляют овощи и фрукты.
Сезонность функционирования водного транспорта на большей территории России, замерзаемость портов Астрахань и Оля, необходимость ледокольной проводки на фоне нехватки ледоколов.	Несогласованность прибытия контейнерных поездов и отхода судов из порта Бендер-Аббас в направлении индийских портов из-за небольших объемов грузопотоков, следующего по МТК «Север – Юг».	Отсутствие организации согласованной, ритмичной работы водного транспорта на Каспийском море и в Индийском океане.
Низкая пропускная способность коридора внутренних водных путей европейской части России, составляющая около 7-8 млн т. грузов в год.	Переориентация части иранских грузов из астраханских портов в Казахстан, в частности, в порт Актау, где проводится масштабная модернизация.	Отсутствие реально действующей совместной российско-иранской компании по приобретению и строительству судов для перевозки грузов.
Недостаточные судоходные глубины и заносы в Волго-Каспийском канале, снижающие его пропускную способность и способствующие образованию заторов.	Реконструкция Волго-Каспийского морского судоходного канала продлится как минимум до 2027 г.	Различные подходы к оценке стоимости ввозимых товаров таможенными органами России и Казахстана, способствующие перенаправлению грузопотоков в порты Актау и Курык.

**Слабые стороны Восточного и Нового Восточного железнодорожных маршрутов**

Производственно-технологические	Экономические	Организационно-институциональные
Низкая пропускная способность однопутной неэлектрифицированной железной дороги Узень – Этрек.	Высокие тарифы на перевозку грузов, установленные Казахстаном и Туркменистаном, несмотря на скидки.	Отсутствие достаточного количества компаний-операторов, имеющих объёмы перевозок, достаточных для формирования ускоренных поездов.
Низкая пропускная способность железной дороги Инче-Бурун – Тегеран: всего 8 пар поездов в сутки.	Необходимость субсидирования перевозок для достижения объёмов, позволяющих рассчитывать на скидки.	Пересечение нескольких государственных границ.
Возможность формирования только составов короткой длины из-за горно-перевального профиля пути на участке Инче-Бурун – Тегеран.	Отсутствие единого сквозного тарифа на всем протяжении маршрута.	Традиционное преобладание автомобильных перевозок грузов по территории Ирана
Сложности с оборотом вагонов из-за разницы в ширине железнодорожной колеи между Ираном и странами «пространства 1520».	Для полной реализации проекта строительства железной дороги Чабахар – Захедан – Мешед с выходом на погранпереход Серакс потребуется ещё 1,5 года.	Отсутствие реально действующего единого транспортно-логистического оператора на маршруте, обладающего собственными активами.

Слабые стороны и проблемы развития традиционных маршрутов МТК «Север – Юг» позволяет сделать обоснованный вывод, что меридиональная трансформации ТТС России требует формирования и развития нескольких направлений перевозок грузов по маршрутам Северная Азия (Азиатская Россия) – ЦА – Южная/Западная Азия и Северная Азия (Азиатская Россия) – Восточная Азия.

Геополитические изменения открывают новые возможности для меридиональной трансформации ТТС ГЕ. Так, переход Нагорного Карабаха под полный контроль Азербайджана открывает новые перспективы развития направления «Север – Юг» на Южном Кавказе. Этому будут способствовать военно-стратегические и геополитические соображения. Железная дорога из Азербайджана в Нахичеванскую Автономную Республику через территорию Армении могла бы стать ответвлением традиционных маршрутов МТК «Север – Юг». В Азербайджане строительство железной дороги – Зангезурского коридора – уже идёт, предполагается, что уже в 2023 г. она будет доведена до границы с Арменией.

### **3. Производственно-технологические, экономические и организационно-институциональные мероприятия по повышению конкурентных преимуществ МТК «Север – Юг»**

Мероприятия по обеспечению бесшовности перевозок грузов железнодорожным транспортом предполагают: производственно-технологическое сопряжение участков МТК, применение единого сквозного тарифа на всём протяжении маршрута, использование грузовых контейнеров типа Open Top (с открытым верхом), что будет способствовать ускорению перегрузки на стыке железнодорожной колеи российского и европейского стандартов, морского и железнодорожного транспорта.

В целях производственно-технологического сопряжения МТК на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД) проводится модернизация инфраструктуры участка Махачкала – Дербент с выходом на Азербайджан с целью увеличения длины составов. Необходимо, чтобы и с азербайджанской стороны была увеличена длина станционных приёмоотправочных путей для обеспечения возможности обработки поездов повышенной составности.

Перевод участка Дербент – Самур (граница с Азербайджаном) на переменный ток позволит сократить время стоянки поездов на ст. Дербент для смены локомотивов.

Проводятся проектные работы по сооружению новой станции Самур-2 и пограничного перехода. Необходимо увеличить мощности железнодорожного пункта пропуска Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), синхронизировать работы по реконструкции приграничных железнодорожных участков обеих сторон, согласовать параметры пропускных способностей и подходов в плане длины и веса поездов.

Новый погранпереход будет оснащен следующими инновационными разработками:

– применение модели интеллектуального пункта пропуска, основанного на информационном взаимодействии участников перевозочного процесса и всех задействованных органов ис-

полнительной власти;

- внедрение системы визуального наблюдения за поездными формированиями, позволяющей, в том числе считать номера вагонов;
- установка инспекционно-досмотрового комплекса, просвечивающего подвижной состав и выявляющего характер перевозимых грузов;
- внедрение электронного обмена данными при перевозках грузов в международном сообщении.

К 2025 г. пропускную способность погранперехода планируется увеличить до 15 млн тонн, на следующем этапе – до 20 млн.

Реализация совместного с Россией проекта по строительству железнодорожного участка Решт – Астара (см. рис. 1) протяжённостью 170 км может занять более 3-4 года. Обсуждается вопрос строительства железнодорожного полотна с шириной колеи российского стандарта 1520 мм. Однако, окончательным решением, скорее всего, будет строительство совмещённой колеи. На первом этапе будет построена железная дорога с европейским стандартом колеи (1435 мм), а в дальнейшем будет проложен ещё один рельс для движения подвижного состава российской колеи (1520 мм).

При этом строительные материалы (песок щебень, цемент и др.), выгоднее приобретать как можно ближе к месту проведения строительных работ, будут поставляться из Ирана. Поставки продукции с более высокой добавленной стоимостью (рельсы, железобетонные изделия, локомотивы, средства СЦБ и пр.), будет обеспечиваться российскими компаниями.



Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1634079&archive=2023.04.28>.

Рис.1. Западный железнодорожно-автомобильного маршрут МТК «Север – Юг»

В условиях новой экономической реальности активно проводятся организационно-институциональные мероприятия, направленные на снижение транзитных и транзакционных издержек при осуществлении межгосударственных перевозок грузов по МТК «Север – Юг».

Так, по словам генерального директора АО «Особая экономическая зона (ОЭЗ) «Лотос» в Астраханской области, планируется создать новую российско-иранскую компанию, обеспечивающую транзитные перевозки грузов автомобильным транспортом по территории Ирана. Главными задачами компании будут своевременная подача подвижного состава и обеспечение сохранности грузов [1].

В мае 2023 г. Россия и Иран договорились о создании совместной компании в целях приобретения и строительства судов для перевозки грузов по МТК «Север – Юг» и «Восток – Запад». Рассматривается возможность осуществления инвестиций со стороны российских компаний в иранские морские порты.

Дочерняя компания ОАО «РЖД» – «РЖД Логистика», казахстанский транспортно-логистический оператор KTZ Express, и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркмени-

стана» планируют организовать совместное предприятие с целью обеспечения «бесшовной» перевозки грузов в Индию, Иран, другие страны Западной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона и по-Восточному и Новому Восточному маршрутам МТК «Север – Юг», формирования конкурентоспособных тарифов. Однако, на первом этапе функционирования компании не предусматривается формирование собственных производственных активов.

Восточный и Новый Восточный железнодорожные маршруты становятся привлекательными для других государств ЦА, что позволяет быстрее наполнить их грузопотоками и снизить условно-постоянные расходы на содержание путевой инфраструктуры. Окупаемости транспортной коммуникации способствует и то, что Новый Восточный участок МТК «Север – Юг» проходит по пустынным районам, где не было необходимости в выкупе земель. С другой стороны, малонаселённость окружающей территории обуславливает потребность в создании мало обслуживаемой инфраструктуры.

При выстраивании железнодорожной логистики с иранскими транспортными компаниями следует иметь в виду фактическое преобладание автомобильных перевозок грузов по территории страны, чему способствует относительно низкая стоимость топлива. По словам заместителя директора по продажам и клиентскому сервису компании «ТрансКонтейнер» А. Адрианова, «надо понимать менталитет, специфику работы иранских коллег. Для них железные дороги никогда не были приоритетным видом транспорта. И там сейчас полностью заправляют автоперевозки» [33].

Преобладанию транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом способствует и введение безразрешительного порядка проследования грузовых автомобилей между Ираном и Беларуссией.

Глобальное потепление привело к тому, что река Волга южнее Волгограда, выход в Каспийское море, и Волго-Донской судоходный канал либо вообще не замерзают, либо замерзают незначительно. Это позволяет использовать водную коммуникацию южнее Волгограда и даже Казани для круглогодичной перевозки грузов.

Для развития Транскаспийского маршрута МТК «Север – Юг» необходимо обновление морского флота, а также возобновление курсирования железнодорожно-автомобильных паромов. На астраханских верфях уже идёт строительство судов-контейнеровозов смешанного типа со сроком завершения в 2025 г.

#### **4. Транспортно-транзитное обеспечение торгово-экономического и инновационно-инвестиционного взаимодействия России и Индии**

Среди стран ГЮ в области торгово-экономического и инновационно-инвестиционного взаимодействия главным партнёром для России является Индия.

В случае решения всех производственно-технологических, тарифных, и организационно-институциональных проблем перевозок по МТК «Север – Юг» Россия может к 2030 г. стать основным поставщиком коксующегося угля в Индию. После запуска западного маршрута МТК российские компании смогут поставлять индийским потребителям дополнительно ещё 6 млн т. удобрений, что позволит России стать основным поставщиком и в этой товарной категории.

Однако, следует указать на процессы упрощения перевозочного процесса под воздействием внешнего санкционного давления. Так, перевозки минеральных удобрений, производимых компанией АО «Апатит» (входит в ГК «ФосАгро»), в страны Южной Америки и Индию после того, как их отказались перевозить глобальные морские контейнерные сервисы стали осуществляться, в том числе и навалочным способом (балком).

Среди государств, заинтересованных в продукции российской металлургии, присутствуют – страны Южной Азии (Индия, Пакистан, Бангладеш, Шри-Ланка), Западной Азии (Саудовская Аравия, ОАЭ), Африки (Египет, Нигерия). Крупнейшим потребителем металла является индийский инновационно-инфраструктурный проект – сооружение промышленно-транспортного коридора Дели – Мумбаи.

Индия готова покупать и инвестировать в производство рефрижераторных вагонов и контейнеров. Спрос на перевозку температурочувствительных грузов и выстраивание «холодных» цепей обусловлен большой территорией страны, жаркими и влажными климатическими условиями, развитой сетью железных дорог, наличием многочисленного и растущего населения.

Высокий уровень безопасности Северного морского пути (СМП) – одна из значимых причин интереса Индии к перевозкам грузов по СМП. На фоне роста глобальной нестабильности и морского терроризма перевозки грузов морским транспортом сопровождаются значительны-

ми рисками. Индия стремится снизить степень зависимости от США и Великобритании, контролирующих значительную часть морских коммуникаций. В этих условиях, несмотря на усложнение логистики, СМП становится перспективной альтернативой торговым путям, которые в настоящее время использует Индия.

Таким образом, в условиях геополитического противостояния усложнение перевозочных процессов, сопровождаемое ростом затрат, может компенсироваться реализацией интересов национальной безопасности, повышением уровня экономического суверенитета страны. Заинтересованность Индии позволит привлечь внимание других азиатских государств и компаний на возможности использования СМП для перевозок грузов.

### **5. Другие направления транспортно-транзитного обеспечения торгово-экономических связей России со странами Глобального Юга**

В новой экономической реальности открываются значительные перспективы создания и использования всех транспортных маршрутов, связывающих Россию и страны ГЮ. Среди направлений глубоководных морских перевозок грузов по маршрутам «Север – Юг» можно выделить следующие.

1. Организация прямого морского сообщения порт Бронка (Россия, Санкт-Петербург) – порт Бендер-Аббас (Иран).

2. Развитие Мурманского транспортного узла – сооружение порта Лавна, интегрированного в МТК «Север – Юг», с целью создания круглогодичного глубоководного морского узлового центра (хаба) по перевалке угля (поступающего, прежде всего по СМП), минеральных удобрений и нефтеналивных грузов.

3. Интенсификация морского сообщения из России (порт Новороссийск) в Турцию, Индию, Саудовскую Аравию (порт Джидда). В перспективе порт Джидда может стать важной узловой точкой, обслуживающей транзитные перевозки грузов между Россией и странами ГЮ. Этому будет способствовать наметившаяся нормализация отношений Ирана и Саудовской Аравии.

4. Транспортно-транзитное обеспечение торгово-экономических связей России со странами Африки с использованием МТК «Север – Юг».

За первое полугодие 2023 г. ОАО «РЖД» отправило около 7 млн т. грузов (зерно, руда, химикаты, нефтяные и др. грузы) назначением в страны Африки, что на 53% больше, чем за аналогичный период 2022 г. [9].

Большие перспективы есть у инновационно-инвестиционного сотрудничества России и стран Африки, прежде всего путём поставок продукции железнодорожного машиностроения, спрос на которую обусловлен:

- предварительными планами закупок железнодорожной техники;
- потребностями в замене техники в результате достижения предельных сроков эксплуатации;
- условиями тендеров на строительство новых железных дорог;
- ростом городского населения.

Так, среди наиболее перспективных стран для ведущей российской компании железнодорожного машиностроения – ОАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) можно упомянуть ЮАР, Египет, Алжир, Марокко, Уганду, Тунис, Нигерию.

Реализованный ТМХ контракт на поставку в Египет 1350 пассажирских вагонов на сумму более 1 млрд евро предусматривает выполнение дополнительных работ и предоставление услуг стоимостью 430 млн евро, а именно:

- организацию технического сопровождения поставленной техники в течение 12 лет;
- разработку проекта и оснащение оборудованием специализированного депо в пригороде Каира;
- поставку запасных частей;
- обучение персонала из числа местных жителей [12].

В августе 2023 г. дочерняя компания ОАО «РЖД» – «РЖД Интернешнл» и Министерство развития железных дорог Ганы подписали меморандум, согласно которому российская компания может создать в этом африканском государстве единый диспетчерский центр управления перевозками, поставить локомотивы и вагоны, а также строительную технику, оборудование и материалы для обслуживания железнодорожной инфраструктуры.

Вынашиваются планы сотрудничества с государственными органами и транспортными компаниями Камеруна в области модернизации сети железных и автомобильных дорог, строительства портов. Перспективно также участие России в создании единой транспортной сети на

Африканском континенте.

Перевозки из стран ГЮ в Россию и другие государства золота, урана, редкоземельных металлов и других ценных и стратегических грузов требуют обеспечения безопасности, привлечения сил национального и/или корпоративного военно-морского флота, сопровождающего караваны судов, несущего дежурство в наиболее опасных районах морских коммуникаций.

### Заключение

В условиях внешнего санкционного давления задачи укрепления экономического суверенитета и обеспечения национальной безопасности России в транспортно-логистической области определяют необходимость и актуальность меридиональной трансформации ТТС страны.

Перспективным проектом развития ТТС России по направлению Северная Азия – Восточная Азия является сооружение пограничного мостового перехода Джалинда – Мохэ в Амурской области. Это позволит не только сформировать новый торговый путь «Север – Юг», но и разгрузить Транссиб, используемый для перевозок грузов через другие погранпереходы Азиатской России.

Меридиональная трансформация ТТС России с максимальным использованием потенциала имеющихся, модернизированных и вновь построенных путей сообщения в Азиатской России должно происходить на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства. Так, руководитель проектного офиса ОАО «РЖД Логистика» А. Кириллова указывает на важность выработки единой межгосударственной стратегии развития евро-азиатских транспортных коридоров [32].

Организационно-институциональной инновацией в области меридиональной трансформации ТТС России является создание единого транспортно-логистического оператора на маршрутах «Север – Юг».

В тактическом плане создание единого оператора на традиционных маршрутах МТК «Север – Юг» позволит увеличить перевозки грузов из поволжских и прикаспийских регионов России в Иран. В настоящее время многие предприниматели не решаются работать с иранскими контрагентами через прямые контракты, опасаясь вторичных санкций. Создание торгово-закупочного и транспортно-логистического оператора позволит снизить предпринимательские риски при закупке товаров, формировании сборных партий грузов и доставке конечным потребителям в Иране.

При налаживании взаимодействия со странами Африки России предпочтительно взаимодействовать с Китаем в рамках сопряжения инфраструктурных проектов ЕАЭС и Инициативы «Пояс и путь». Так, Китай и Алжир взаимодействуют в рамках партнёрства по строительству 6 тыс. км железных дорог в Северной Африке с целью инфраструктурного обеспечения разработки месторождений полезных ископаемых и торгово-экономических взаимосвязей. В рамках реализации Инициативы «Пояс и путь» КНР рассматривает Алжир в качестве входной территории в Африку.

Чрезвычайно важной задачей является развитие торговых путей, связывающих Россию и мусульманские государства ГЮ, формирование их инновационно-инвестиционных поясов, выстраивание торгово-экономического и инфраструктурно-инвестиционного взаимодействия с ними на принципах функционирования исламской экономической системы

### Литература

1. Алешина А. Для беспрепятственного прохождения грузов создана ирано-российская компания / РЖД-Партнер, 06.03.2023. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dlya-bespreyatstvennogo-prokhozhdeniya-gruzov-sozdana-irano-rossiyskaya-kompaniya/> (дата обращения: 09.03.2023).
2. Алешина А. МТК Север – Юг не способен обеспечить запросы российских грузовладельцев / РЖД-Партнер, 07.12.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mtk-sever-yug-ne-sposoben-obespechit-zaprosy-rossiyskikh-gruzovladelitsev/> (дата обращения: 30.12.2022).
3. Белов П. Сегодня по МТК Север – Юг провозится около 14 млн т грузов, к 2030 году этот объем намерены увеличить до 32 млн т / РЖД-Партнер, 16.11.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/segodnya-po-mtk-sever-yug-provozitsya-okolo-14-mln-t-gruzov-k-2030-godu-etot-obem-namereny-uvlechit/> (дата обращения: 30.12.2022).
4. Вахшитех А.Н., Лапенко М.В. Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» // Восточная аналитика. 2019. № 2. С. 24–34.
5. Верескун В.Д. Оценка перспектив роста грузооборота международного транспортного коридора «Север – Юг» в современных условиях / В. Д. Верескун, Э. А. Мамаев, Д. В. Сорокин // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2023. – № 3. – С. 45–56.
6. Веселов Г.В., Кузьмичев И.К., Минеев В.И., Новиков А.В. Проблема безопасности и надежности организации экспортно-импортных перевозок в коридоре Север-Юг-Север // Научные проблемы водного транспорта. 2020. № 63. С. 171–180.

7. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2.* Алматы. – М.: Евразийский банк развития. 2022. 86 с.
8. Власова К.В., Некрасова И.В. Проблема отношений «Север – Юг» в начале XXI века / В сборнике: *Общество. Наука. Инновации (НПК-2017). Сборник статей. Всероссийская ежегодная научно-практическая конференция. Вятский государственный университет.* 2017. С. 5819-5828.
9. Волков С. *Холдинг поделится лучшими практиками* / Гудок, 03.08.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1642730&archive=2023.08.03> (дата обращения: 15.08.2023).
10. Волинский И.А. Роль Астраханской области как ключевого транспортно-логистического узла в международном транспортном коридоре «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура.* 2019. № 3 (60). С. 207-212.
11. Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. *Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг»* // *Бюллетень науки и практики.* 2023. Т. 9. №2. С. 239-246.
12. Вьюгин И. *Один из целевых рынков* / Гудок, 03.08.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1642732&archive=2023.08.03> (дата обращения: 15.08.2023).
13. Елетина В. *Центры притяжения грузов* / Гудок, 25.05.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1636087&archive=2023.05.25> (дата обращения: 25.05.2023).
14. Зядуллаев Н.С., Зоидов К.Х., Медков А.А. *Пространственно-географические и производственно-технологические факторы формирования и эволюционного развития транспортно-транзитной системы СССР под влиянием мировых политико-экономических процессов* / Предисловие и научная ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2022. – 258 с.
15. Зоидов К.Х. *Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерениях неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем* / К.Х. Зоидов. – 3-е изд., исп. и доп. / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2023. – 517 с.
16. Зоидов К.Х., Медков А.А. *Моделирование развития Глобальной Евразии в условиях новой экономической реальности* / Под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова. – М.: ИПР РАН, 2022. – 190 с.
17. Кожокин Е.М. *Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности.* – *Геоэкономика энергетики.* 2022. № 4 (20). С.36-55.
18. Контратьев В.В. *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: история и перспективы* / В сборнике: *Астраханские Петровские чтения. материалы Всероссийской научной конференции с международным участием.* 2019. С. 131-135.
19. Крюкова Е.В. *Концепция развития международного транспортного коридора «Север – Юг»* // *Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика.* – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147.
20. Мальшиева Д.Б. *Международный транспортный коридор «Север – Юг» в стратегии России* // *Россия и новые государства Евразии.* 2021. № 2 (51). С. 59-72.
21. Мальцев А.А. *Трансформационные процессы в современной мировой промышленности: Глобальный Север via Глобальный Юг* // *Российский внешнеэкономический вестник.* 2023. № 1. С. 7-25.
22. Минеев В.И., Почекаев Д.А. *Перезагрузка международного транспортного коридора «Север – Юг»* // *Научные проблемы водного транспорта.* 2023. № 74. С. 105-116.
23. Оболенский В.П. *«Юг» догоняет «Север»* // *Российский внешнеэкономический вестник.* 2007. № 4. С. 74-76.
24. Петров М.Б., Хазин М.Л., Кричкер Д.Р. *Альтернативные направления экспорта-импорта по МТК «Север – Юг» в условиях экономических санкций* // *Вестник Уральского государственного университета путей сообщения.* 2022. № 3 (55). С. 83-94.
25. Прокофьев М. Н., Тохиров М. М. У. *Перспективы транспортного коридора «Север-Юг»* // *Мир транспорта.* 2019. Т. 17. № 5 (84). С. 200-213.
26. Соляник А. *Инвестиции раскроют потенциал МТК Север – Юг* / Гудок, 23.05.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1635824&archive=2023.05.23> (дата обращения: 23.05.2023).
27. Судьин А.В. *Варианты международного транспортного коридора «Север – Юг»* // *Центральная Евразия.* 2018. № 1 (1). С. 97-109.
28. Токаев предложил развивать коридор Север – Юг в сопряжении с Транскаспийским маршрутом / *РЖД-Партнер.* 25.05.2023. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tokaev-predlozhit-razvivat-koridor-sever-yug-v-sopryazhenii-s-transkaspiskim-marshrutom/> (дата обращения: 26.05.2023).
29. Усманов Р.Х., Головин В.Г. *МТК «Север – Юг»: от геополитики к геоэкономике формирующегося пространства большого Каспия* / В сборнике: *Каспий XXI века: пути устойчивого развития. Материалы Международного научного форума. Составители: К.А. Маркелов [и др.].* 2020. С. 337-340.
30. Федулов И.В. *Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы* // *Восточная аналитика.* 2023. Т. 14. № 3. С. 81-97.
31. Хоссейнзаде В. *Развитие российско-иранского сотрудничества в каспийском регионе: на примере транспортного коридора «Север – Юг»* // *Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир.* 2017. № 4 (14). С. 102-105.
32. Шелкова О., Булаева А. *РЖД подставляют экономике экспортное плечо* / Гудок, 23.10.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648998&archive=2023.10.23> (дата обращения: 15.11.2023).
33. Шелкова О., Елетина В. *Игра стоит инвестиций* / Гудок, 21.03.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1629915&archive=2023.03.21> (дата обращения: 30.03.2023).
34. Nelson R.R., Winter S.J. *An evolutionary theory of economic change.* Moscow: Finstatinform. 2000. 452 p.
35. North D.C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance.* Cambridge University Press. 1990. 180 p.



**References:**

1. Aleshina A. Dlya besprepyatstvennogo prohozhdeniya gruzov sozdana irano-rossijskaya kompaniya / RZHD-Partner, 06.03.2023. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dlya-besprepyatstvennogo-prokhozhdeniya-gruzov-sozdana-irano-rossijskaya-kompaniya/> (data obrashcheniya: 09.03.2023).
2. Aleshina A. MTK Sever – YUg ne sposoben obespechit' zaprosy rossijskih gruzovladel'cev / RZHD-Partner, 07.12.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mtk-sever-yug-ne-sposoben-obespechit-zaprosy-rossijskikh-gruzovladel'tsev/> (data obrashcheniya: 30.12.2022).
3. Belov P. Segodnya po MTK Sever – YUg provozitsya okolo 14 mln t gruzov, k 2030 godu etot ob'em namereny uvelichit' do 32 mln t / RZHD-Partner, 16.11.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/segodnya-po-mtk-sever-yug-provozitsya-okolo-14-mln-t-gruzov-k-2030-godu-etot-obem-namereny-uvelichit/> (data obrashcheniya: 30.12.2022).
4. Vahshitekh A.N., Lapenko M.V. Razvitie iranskoj ekonomicheskoy zony «Enzeli» v ramkah mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – YUg» // Vostochnaya analitika. 2019. № 2. S. 24-34.
5. Vereskun V.D. Ocenka perspektiv rosta gruzooborota mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – YUg» v sovremennyh usloviyah / V. D. Vereskun, E. A. Mamaev, D. V. Sorokin // Vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshcheniya. – 2023. – № 3. – S. 45–56.
6. Veselov G.V., Kuz'michev I.K., Mineev V.I., Novikov A.V. Problema bezopasnosti i nadezhnosti organizacii eksportno-importnyh perevozok v koridore Sever-YUg-Sever // Nauchnye problemy vodnogo transporta. 2020. № 63. S. 171-180.
7. Vinokurov E., Ahunbaev A., Zaboev A., Usmanov N. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – YUg»: investicionnye resheniya i myagkaya infrastruktura. Doklady i rabochie dokumenty 22/2. Almaty. – M.: Evrazijskij bank razvitiya. 2022. 86 s.
8. Vlasova K.V., Nekrasova I.V. Problema otnoshenij «Sever – YUg» v nachale XXI veka / V sbornike: Obshchestvo. Nauka. Innovacii (NPK-2017). Sbornik statej. Vserossijskaya ezhegodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya. Vyatskij gosudarstvennyj universitet. 2017. S. 5819-5828.
9. Volkov S. Holding podelitsya luchshimi praktikami / Gudok, 03.08.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1642730&archive=2023.08.03> (data obrashcheniya: 15.08.2023).
10. Volynskij I.A. Rol' Astrahanskoj oblasti kak klyuchevoogo transportno-logisticheskogo uzla v mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever – YUg» // Kaspijskij region: politika, ekonomika, kul'tura. 2019. № 3 (60). S. 207-212.
11. Vydashenko L. A., Vydashenko P. A. Novye tendencii i perspektivy razvitiya mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever-YUg» // Byulleten' nauki i praktiki. 2023. T. 9. №2. S. 239-246.
12. V'yugin I. Odin iz celevyh rynkov / Gudok, 03.08.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1642732&archive=2023.08.03> (data obrashcheniya: 15.08.2023).
13. Eletina V. Centry prityazheniya gruzov / Gudok, 25.05.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1636087&archive=2023.05.25> (data obrashcheniya: 25.05.2023).
14. Ziyadullaev N.S., Zoidov K.H., Medkov A.A. Prostranstvenno-geograficheskie i proizvodstvenno-tehnologicheskie faktory formirovaniya i evolyucionnogo razvitiya transportno-tranzitnoj sistemy SSSR pod vliyaniem mirovyh politiko-ekonomicheskikh processov / Predislovie i nauchnaya red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M.: IPR RAN, 2022. – 258 s.
15. Zoidov K.H. Evolyucionno-institucional'nyj podhod pri issledovanii i izmereniyah neravnovesnyh processov evolyucii social'no-ekonomicheskikh sistem / K.H. Zoidov. – 3-e izd., isp. i dop. / Pod red. chl.-korr. RAN V.A. Cvetkova. – M.: IPR RAN, 2023. – 517 s.
16. Zoidov K.H., Medkov A.A. Modelirovanie razvitiya Global'noj Evrazii v usloviyah novoj ekonomicheskoy real'nosti / Pod red. k.f.-m.n., docenta K.H. Zoidova. – M.: IPR RAN, 2022. – 190 s.
17. Kozhokin E.M. Transportnyj koridor Sever – YUg v usloviyah novoj real'nosti. – Geoekonomika energetiki. 2022. № 4 (20). S.36-55.
18. Kondrat'ev V.V. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – YUg»: istoriya i perspektivy / V sbornike: Astrahanskije Petrovskie chteniya. materialy Vserossijskoj nauchnoj konferencii s mezhdunarodnym uchastiem. 2019. S. 131-135.
19. Kryukova E.V. Konceptiya razvitiya mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – YUg» // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika. – 2020. – T. 22, № 2. – S. 141–147.
20. Malysheva D.B. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – YUg» v strategii Rossii // Rossiya i novye gosudarstva Evrazii. 2021. № 2 (51). S. 59-72.
21. Mal'cev A.A. Transformacionnye processy v sovremennoj mirovoj promyshlennosti: Global'nyj Sever via Global'nyj YUg // Rossijskij vnesheekonomicheskij vestnik. 2023. № 1. S. 7-25.
22. Mineev V.I., Pochekaev D.A. Perezagruzka mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – YUg» // Nauchnye problemy vodnogo transporta. 2023. № 74. S. 105-116.
23. Obolenskij V.P. «YUg» dogonyaet «Sever» // Rossijskij vnesheekonomicheskij vestnik. 2007. № 4. S. 74-76.
24. Petrov M.B., Hazin M.L., Krichker D.R. Al'ternativnye napravleniya eksporta-importa po MTK «Sever – YUg» v usloviyah ekonomicheskikh sankcij // Vestnik Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshcheniya. 2022. № 3 (55). S. 83-94.
25. Prokofev M. N., Tohirov M. M. U. Perspektivy transportnogo koridora «Sever–YUg» // Mir transporta. 2019. T. 17. № 5 (84). S. 200-213.
26. Solyanik A. Investicii raskroyut potencial MTK Sever – YUg / Gudok, 23.05.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1635824&archive=2023.05.23> (data obrashcheniya: 23.05.2023).
27. Sud'in A.V. Varianty mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever – YUg» // Central'naya Evraziya. 2018. № 1 (1). S. 97-109.

28. Tokaev predlozhit' razvivat' koridor Sever – YUg v sopryazhenii s Transkaspiskim marshrutom / RZHD-Partner, 25.05.2023. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/tokaev-predlozhit-razvivat-koridor-sever-yug-v-sopryazhenii-s-transkaspiskim-marshrutom/> (data obrashcheniya: 26.05.2023).
29. Usmanov R.H., Golovin V.G. MTK «Sever – YUg»: ot geopolitiki k geoekonomike formiruyushchegosya prostranstva bol'shogo Kaspiya / V sbornike: Kaspij XXI veka: puti ustojchivogo razvitiya. Materialy Mezhdunarodnogo nauchnogo foruma. Sostaviteli: K.A. Markelov [i dr.]. 2020. S. 337-340.
30. Fedulov I.V. Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever – YUg» v novyh geopoliticheskikh usloviyah: sovremennoe sostoyanie i perspektivy // Vostochnaya analitika. 2023. T. 14. № 3. S. 81-97.
31. Hossejnzadekh V. Razvitie rossijsko-iranskogo sotrudnichestva v kaspiskom regione: na primere transportnogo koridora «Sever – YUg» // Vestnik Diplomaticheskoy akademii MID Rossii. Rossiya i mir. 2017. № 4 (14). S. 102-105.
32. SHelkova O., Bulaeva A. RZHD podstavlyayut ekonomike eksportnoe plecho / Gudok, 23.10.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1648998&archive=2023.10.23> (data obrashcheniya: 15.11.2023).
33. SHelkova O., Eletina V. Igra stoit investicij / Gudok, 21.03.2023. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1629915&archive=2023.03.21> (data obrashcheniya: 30.03.2023).
34. Nelson R.R., Winter S.J. An evolutionary theory of economic change. Moscow: Finstatinform. 2000. 452 p.
35. North D.C. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge University Press. 1990. 180 p.