

DOI: <http://x.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-142-159>

РОЛЬ РОССИИ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ: ОТ ХАРТЛЕНДА ДО БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ¹

А. И. Авдеева, М. А. Балюк, Т. Н. Мамедов

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
Москва, Россия

Цель настоящего исследования – определение роли России в системе международных транспортных коридоров на евразийском пространстве путем анализа основных транспортно-логистических проектов, включающих железнодорожную, автодорожную, портовую и мультимодальную инфраструктуру, лежащих в основе магистральных маршрутов, призванных обеспечить развитие Большого Евразийского партнерства в интересах всех стран континента в противовес деструктивным теориям Хартленда и Римленда. Методология исследования основана на использовании теоретических (статьи, книги), эмпирических (анализ национальных нормативно-правовых документов, публикаций международных организаций, обзоров, национальных СМИ и пр.), количественных (анализ и визуализация статистических данных) и качественных методов (сравнительный анализ и пр.). Проведенное авторами исследование показало, что на евразийском пространстве формируется протяженный маршрут, в рамках которого Россия выполняет функцию системообразующего звена, обеспечивающего сопряжение восточных, западных и южных сегментов континента. Реализация предложенной Россией концепции «Большой Евразии», поддержанной крупными странами региона, приведет к созданию функционирующей модели сетевого трансрегионализма, основой и отправной точкой развития которой станет согласованное формирование международных транспортных коридоров. Обусловленный созданием транспортной инфраструктуры эффект роста взаимной торговли будет многократно усилен благодаря повышению внутренней связанности территорий стран-участников, которые получают мощный стимул, обеспечивающий евроазиатским странам условия для опережающего развития.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, международные инвестиции, Россия, Большое Евразийское партнерство, опережающее развитие.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финуниверситета.

THE ROLE OF RUSSIA IN THE SYSTEM OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE CORRIDORS IN THE EURASIAN SPACE: FROM THE HEARTLAND TO GREATER EURASIA¹

Anastasia I. Avdeeva, Marina A. Balyuk, Tural N. Mamedov
Financial University under the Government of the Russian Federation,
Moscow, Russia

The purpose of this study is to determine Russia's role in the system of international transport corridors in Eurasia by analyzing key transport and logistics projects, including rail, road, port, and multimodal infrastructure, that underlie the trunk routes designed to promote the development of a Greater Eurasian Partnership for the benefit of all countries on the continent, countering the destructive theories of the Heartland and Rimland. The research methodology utilizes theoretical, empirical, quantitative, and qualitative methods. The authors' study demonstrates that a long-range route is emerging in Eurasia, within which Russia functions as a system-forming link, ensuring the connection of the eastern, western and southern segments of the continent. Implementation of Russia's proposed "Greater Eurasia" concept, supported by major countries in the region, will lead to the creation of a functioning model of networked transregionalism, the foundation and starting point of which will be the coordinated development of international transport infrastructure corridors. The growth in mutual trade, driven by the creation of transport infrastructure, will be greatly enhanced by the increased internal connectivity of the participating countries, which will receive a powerful incentive to ensure that Eurasian countries enjoy the conditions for accelerated development.

Keywords: transport infrastructure, international investments, Russia, Greater Eurasian Partnership, advanced development.

Введение

В 1904 г. английский географ и один из основателей современной геополитики как науки Х. Д. Маккиндер опубликовал свой базовый труд «Географическая ось истории» [16], который впоследствии стал отправной точкой для формирования геополитических доктрин многих западных стран. В этой работе он предпринял попытку переосмыслить историческое развитие с позиции географического положения отдельных территорий, определяющего основные векторы их эволюции. Особое внимание Х. Д. Маккиндер уделил Евразии как самому большому массиву суши. С учетом примыкающего Африканского континента на этот массив приходится свыше половины всей суши земного шара. Вслед за А. Гумбольдтом [9. – С. 149], К. Г. Ройшле и Э. Зюссом [5. – С. 75]

¹ The article was prepared based on the results of research carried out at the expense of budgetary funds on the state assignment of the Financial University.

Х. Д. Маккиндер использовал понятие «непрерывный массив суши Евразии» [16. – С. 429], отводя ему особую роль в мировой истории. Наиболее выгодным географическим положением он считал расположение в центре, позволяющее контролировать остальной мир. С глобальной точки зрения, по мнению Х. Д. Маккинндера, центром мира является Евразийский континент, а его Хартленд – сердце мира – находится в глубине континентальной части Евразии на территории России.

Несмотря на более низкую стоимость морских перевозок, Х. Д. Маккиндер отдавал приоритет наземным коммуникациям (прежде всего железнодорожному транспорту¹), из-за высокой пропускной способности, стабильности и возможности обеспечивать доступ не только к прибрежным, но и к внутренним территориям с меньшим количеством перевалок перемещаемых грузов [16. – С. 434]. Маккиндер полагал, что развитие разветвленной сети железных дорог на территории России – вопрос времени, а ее уникальная центральная стратегическая позиция создает условия для превращения в главную мировую империю. В своей более поздней работе «Демократические идеалы и реальность: исследования политики реконструкции» Х. Д. Маккиндер конкретизировал свою позицию следующим утверждением: «Кто управляет Восточной Европой, господствует над Хартлендом. Кто управляет Хартлендом, господствует над Мировым Островом². Кто управляет Мировым Островом, господствует над Миром» [3. – С. 84].

Идеи Х. Д. Маккинндера, впоследствии развитые другими исследователями, в частности, Н. Дж. Спикманом, К. Хаусхофером, С.Б. Коэном, З. К. Бжезинским и др., стали основой современной геополитики западных стран, прежде всего США. Реализация концепции Н. Спикмена о Римленде, представлявшем собой дугу прибрежных полос, окружающих Хартленд с запада, юга и юго-востока, вследствие чего получающих возможность его контролировать, привела к многочисленным военным конфликтам на Евразийском континенте, инициированным США³. США стремятся разъединить и ослабить весь Евразийский континент, закрепив свое мировое лидерство, а страны Западной Европы пытаются изолировать Россию и разрушить ее единство, решая тем самым двуединую зада-

¹ Автомобильный транспорт в это время еще не появился. Х. Д. Маккиндер рассматривал железные дороги в качестве альтернативы гужевому транспорту.

² Речь идет о Евразии.

³ См.: Уваров А.Т. Римленд против Хартленда – приближение эндшпиля? – URL: <https://nic-pnb.ru/analytics/rimlend-protiv-hartlenda-priblizhenie-endshpilya/>; Чесноков Э. Геополитические модели Х. Маккинндера и Н. Спикмена во внешней политике США в конце XX – начале XXI вв. – URL: <https://csef.ru/ru/oborona-i-bezopasnost/340/geopoliticheskie-modeli-hmakkindera-i-nspikmena-vo-vneshnej-politike-ssha-v-koncze-xx-nachale-xxi-vv-7188>

чу устранения потенциальной опасности и получения доступа к богатым природным ресурсам нежелательного соседа.

В противовес деструктивной политике Запада в 2016 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин, выступая с трибуны Петербургского международного экономического форума, объявил о проекте «Большая Евразия», который открыт для всех, как для Китая, так и для ЕС¹. В выступлении на первом Евразийском экономическом форуме 26 мая 2022 г. В. В. Путин отметил, что за развитие Большого Евразийского партнерства, которое «может стать цивилизационным проектом, изменить политическую и экономическую архитектуру в мире», выступают как страны ЕАЭС, так и Китай, Индия и другие государства². Приветствуя участников XVIII Веронского Евразийского экономического форума, 30 октября 2025 г. Президент Российской Федерации отметил, что «именно в Евразии сосредоточены основные центры экономического роста, ключевые транспортные и торговые маршруты, а российская инициатива Большого Евразийского партнерства направлена на взаимовыгодное сопряжение потенциалов всех расположенных здесь государств и интеграционных объединений»³.

В связи с этим международные транспортные коридоры (МТК) на евразийском пространстве призваны стать главным инструментом обеспечения связанности национальных экономик.

Основные результаты исследования

Несмотря на частое употребление, термин «международный транспортный коридор» не имеет общепризнанного определения. Некоторые исследователи считают, что «основой и источником формирования современных международных транспортных коридоров», стали «торгово-экономические транспортные коридоры древности и средневековья», но само понятие «транспортный коридор» возникло «в результате становления всех видов транспорта в ходе перехода к новым видам транспорта, когда в начале XX в. сформировались железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт» [8. – С. 17]. Другие полагают, что определение МТК появилось при создании проектов панъевропейских транспортных коридоров: по итогам Второй Панъевропейской конференции 1994 г. и Третьей Панъевропейской конференции 1997 г., когда были «спроектированы десять маршрутов» [4. – С. 28]. Ю. А. Щербанин в 2006 г. обратил внимание на замену термина «транспортный коридор» на понятие

¹ URL: https://rg.ru/2016/06/19/reg-szfo/vladimir-putin-proekt-bolshoj-evrazii-otkryt-i-dlia-evropy.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F

² URL: <https://tass.ru/ekonomika/14737439>

³ URL: <https://ria.ru/20251030/putin-2051843637.html>

«транспортная ось» в документах ЕС, объяснив это отсутствием у ЕС возможности финансировать дорогостоящие инфраструктурные проекты, необходимые для превращения оси в полноценный коридор [13].

В современных документах Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, созданного в июле 1947 г. для выполнения консультативных функций с целью стимулирования международного сотрудничества в области европейского внутреннего транспорта и содействия заключению соглашений между правительствами [14], термин «международный транспортный коридор» не используется. Как правило, применяется обозначение «коридор транспортной инфраструктуры», причем железнодорожные и автомобильные коридоры, а также внутренние водные пути, как правило, рассматриваются отдельно.

По сути, МТК представляют собой совокупность транспортных путей и объектов транспортной инфраструктуры, включая «мягкую»¹, формирующих конкурентоспособные международно признаваемые маршруты перемещения грузов и пассажиров через территории нескольких стран, представляющиеся оптимальными в данный момент времени с учетом финансово-экономических, временных, геополитических и иных факторов. МТК не являются однажды созданными физически изолированными объектами, сохраняющими свой первоначальный вид и состав. Выделение любых конкретных МТК с описанием их маршрута всегда носит предвзятый субъективный характер, поскольку, будучи сочетанием различных транспортных магистралей, которые в дальнейшем могут пересекаться и сопрягаться с другими транспортными магистралями, как существующими, так и планируемыми, МТК, как правило, не имеют однозначно определяемого начала и конца – точка, назначаемая в одной стране как конец маршрута, в другой – может рассматриваться как его начало, середина или другая часть.

Так, АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», учрежденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2020 г. № 969-р в целях создания системы планирования и управления международными транспортными коридорами, проходящими по территории Российской Федерации, выделяет маршрут восточного направления «Россия – Казахстан – Китай» через сухопутные переходы с Казахстаном и далее в Китай (Москва – Казань – Астана – Достык – Урумчи – Чжэнчжоу – Ляньюньган). В Казахстане этот маршрут считается частью Центрального коридора экономической зоны Шелкового пути: Ляньюньган – Урумчи – Достык/Хоргос – Астана – Актобе – Казань – Москва – Минск – Брест [7], представляющего собой самый короткий

¹ Комплекс мер по гармонизации правовых процедур и управлению МТК и пр.

путь из Китая в Европу. Аналитики Евразийского банка развития (ЕАБР) именуют этот маршрут Центральным евразийским коридором, считая его крайними точками Ляньюньган и Шанхай, с одной стороны, и Бремерхафен (Германия) – с другой [1].

Исследование показало, что сетевой характер современных МТК предполагает формирование эффекта от капитальных вложений не только внутри отдельных стран, но и на стыках – в узловых точках мультимодальной логистики, пунктах пересечения границ и через согласованность национальных инвестиционных графиков вдоль всего маршрута. Несинхронизированная реализация проектов может создавать узкие места в одной стране, которые способны обесценить пропускную способность уже модернизированных участков в другой, в результате чего построенные объекты не выходят на прогнозные грузопотоки.

Для более детального исследования авторами были выбраны страны, имеющие совместные с Россией проекты развития МТК, к числу которых были отнесены Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Индия, Иран, Казахстан, Китай, Киргизия, Монголия, Таджикистан, Туркмения, Турция и Узбекистан. По состоянию на февраль 2026 г. на территории исследуемых стран (включая Россию) реализуются или планируются к реализации 1 008 транспортно-логистических проектов, а общий объем заявленного финансирования составляет около 618 млрд долларов¹.

Систематизация портфеля проектов в страновом разрезе позволяет выявить существенную неоднородность как по количеству реализуемых инициатив, так и по масштабам привлекаемых инвестиций. Так, безусловным лидером по числу проектов выступает Индия (639), на которую приходится более половины всех заявленных инициатив. Существенно уступают ей, но сохраняют значимую позицию Россия (157) и Китай (56). В группе стран евразийского пространства (без учета крупнейших экономик Азии) наибольшее количество проектов сосредоточено в Казахстане (39) и Узбекистане (20), что свидетельствует о важной роли данных государств как транзитных узлов в структуре МТК на евразийском пространстве (рис. 1).

Анализ распределения инвестиций демонстрирует несколько иную конфигурацию лидерства. Наибольший объем финансирования приходится на Индию (255,7 млрд долларов), что обусловлено масштабом и количеством реализуемых инфраструктурных программ и внутренней транспортной модернизацией, сопряженной с развитием МТК. Существенную инвестиционную нагрузку также несет Китай (свыше 187 млрд долларов), что отражает стратегическую роль страны в формировании трансазиатских транспортных связей. Третье место занимает Россия

¹ Здесь и далее речь идет о долларах США.

(137,1 млрд долларов), аккумулирующая значительный объем инвестиций в развитие магистральной инфраструктуры евразийского значения. Среди евразийских стран выделяется Казахстан (23,3 млрд долларов), выступающий ключевым звеном транзитных маршрутов между Востоком и Западом (рис. 2).

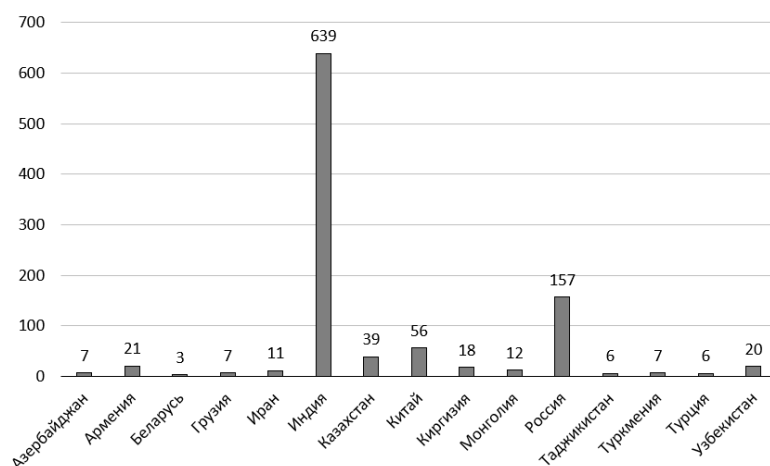


Рис. 1. Распределение количества транспортно-логистических проектов по исследуемым странам (в ед.)¹

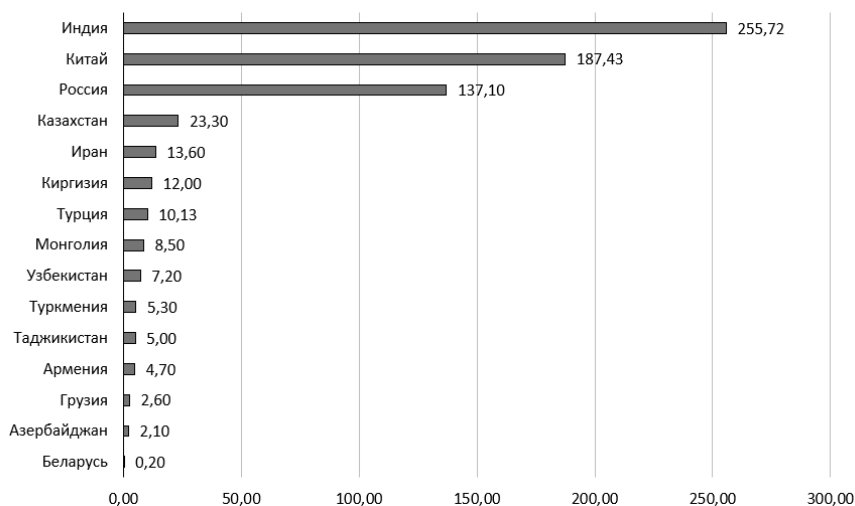


Рис. 2. Распределение объема инвестиций в транспортно-логистические проекты по исследуемым странам (в млрд долл.)

¹ Рис. 1–5 составлены по данным национальных сайтов и официальных сайтов международных организаций.

Наиболее капиталоемкие проекты реализуются в Китае (в среднем свыше 3,35 млрд долларов на проект), а также в Турции, Иране и России, где средняя стоимость проектов существенно превышает показатели большинства стран региона, что обусловлено преобладанием крупных инфраструктурных инициатив (высокоскоростных железнодорожных линий, портовой инфраструктуры, контейнерных терминалов и т. п.). Напротив, в ряде стран евразийского пространства, таких как Беларусь, Азербайджан и Грузия, средняя стоимость проектов значительно ниже, что указывает на преобладание локальных или модернизационных проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений, а не на создание новых магистральных мощностей (рис. 3).

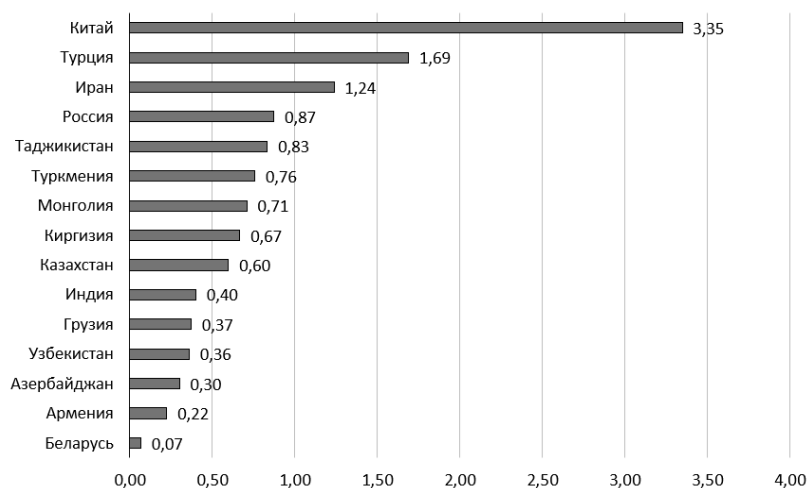


Рис. 3. Средняя капиталоемкость проектов на территории исследуемых государств (в млрд долл.)

Для выявления отраслевых приоритетов развития инфраструктуры на исследуемом пространстве была проведена детализация структуры сформированного портфеля транспортно-логистических проектов. При анализе учтены некоторые национальные особенности, а именно: в Индии в качестве проектных инициатив учитываются даже небольшие инфраструктурные объекты, что приводит к искусственному завышению количества транспортно-логистических проектов; в Китае, напротив, в рамках одного проекта могут объединяться сразу несколько видов транспортной инфраструктуры, что затрудняет их классификацию по видам транспорта; схожая практика укрупнения инфраструктурных инициатив наблюдается в Турции. Для обеспечения корректности сравнительного анализа на этом этапе исследования данные по Индии, Китаю и Турции

не учитывались, что позволило обеспечить сопоставимость данных по остальным странам выборки.

На 1 июля 2025 г. на территории Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Ирана, Казахстана, Киргизии, Монголии, России, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана фиксируются 308 проектов с общим объемом инвестиций в размере 221,6 млрд долларов, в том числе в странах ЕАЭС – 238 проектов на сумму 177,3 млрд долларов [2]. Распределение проектов по видам транспорта в странах ЕАЭС и в исследуемых странах за исключением Индии, Китая и Турции, представлены на рис. 4.

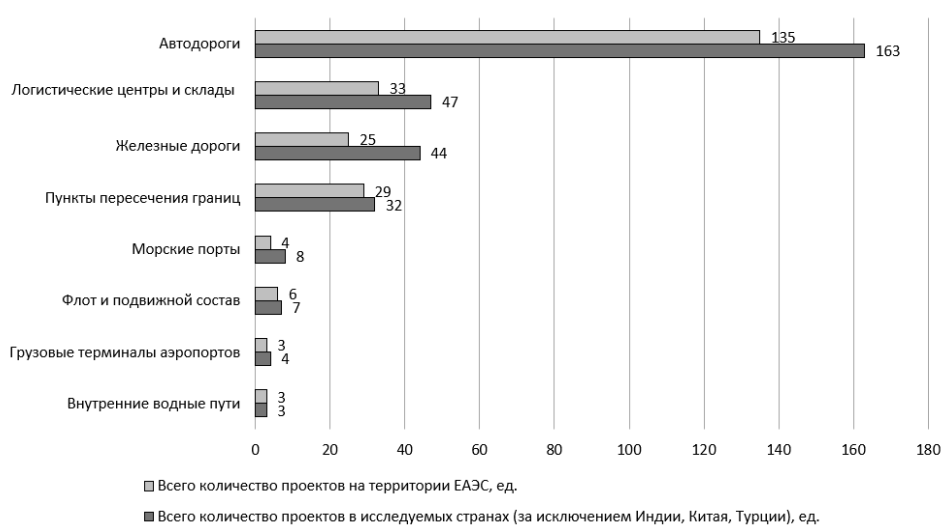


Рис. 4. Распределение количества проектов по видам транспорта в странах ЕАЭС и на евразийском пространстве (изучаемые страны, кроме Индии, Китая, Турции) (в ед.)

Анализ показал, что наибольшее число проектов приходится на автодорожный сектор (56,7% – в ЕАЭС и 52,9% – для расширенной выборки стран), а наименьшее – на сектор развития внутренних водных путей (1,3% и 0,97% соответственно). Из этого следует, что для стран-участниц, не имеющих выхода к морю, именно автомобильный транспорт выступает так называемой последней милей и обеспечивает территориальную связанность там, где железнодорожный транспорт менее экономически оправдан. Существенную долю занимают также проекты в сфере железнодорожного транспорта (10,5% и 14,3% соответственно), формирующие основу магистральных перевозок и обеспечивающие устойчивость транзитных потоков. Отдельного внимания заслуживает развитие логистической инфраструктуры (почти 14% всех проектов в ЕАЭС и чуть менее 18% всех проектов расширенной выборки), включая транспортно-логистические

центры и складские комплексы, что свидетельствует о постепенном переходе от исключительно транспортного к логистическому подходу в развитии МТК. Значительное число проектов, связанных с развитием пунктов пересечения границ (12,2% и 10,4% соответственно), указывает на необходимость устранения институциональных и инфраструктурных ограничений на трансграничных участках.

В то же время проекты в сфере морских портов, внутренних водных путей и авиационной инфраструктуры представлены существенно меньшим числом, что отражает как географические особенности региона, так и специфику формирования грузопотоков. Все проекты, связанные с развитием внутренних водных путей, сосредоточены на территории Российской Федерации, что обусловлено наличием разветвленной системы внутренних водных артерий и их интеграцией в структуру международных транспортных маршрутов. Стоит также отметить, что страновое распределение проектов в рамках ЕАЭС характеризуется высокой концентрацией в России и Казахстане вследствие их ключевого положения в системе евразийских транспортных коридоров.

По инвестиционному весу различных видов инфраструктуры доминируют автодороги и железные дороги. Концентрация капитальных затрат на евразийском пространстве высока, при этом большинство наиболее капиталоемких проектов реализуются в России. Это, как правило, проекты большой протяженности, увеличивающие пропускную способность транзитных линий и способствующие росту экспортных поставок. К числу наиболее капиталоемких проектов в ЕАЭС стоит отнести модернизацию инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (3-й этап стоимостью 41,4 млрд долларов), строительство частной автомагистрали Меридиан (18,8 млрд долларов)¹, а также строительство скоростной автодороги М-12 «Восток» (стоимость 12,9 млрд долларов) [2].

В связке Южного Кавказа и Турции важнейшим физическим элементом является железная дорога Баку – Тбилиси – Карс, сопряженная с проектами по продолжению данных маршрутов, а именно с железнодорожным проектом Kars – Iğdır – Aralık – Dilucu (KIAD) и проектом на железной дороге вдоль пограничного коридора Дивриги – Карс – Грузия, поскольку, по сути, – это сухопутный мост между Каспием и Турцией. Общая сумма финансирования превышает 1 млрд долларов². Одним из наиболее капиталоемких проектов в Турции, прямо связанных с увеличением железнодорожной пропускной способности между Европой и

¹ По состоянию на середину 2025 г. проект приостановлен. – URL: <https://www.gazeta.ru/auto/news/2025/06/30/26164424.shtml>

² URL: <https://www.aiib.org/en/projects/details/2024/approved/eastern-turkiye-middle-corridor-railway-development-project.html>.

Азией через Турцию и, следовательно, с МТК, на данный момент является Kuzey Çevre Demiryolu (Northern Ring Railway Project). Официальный релиз Ministry of Transport and Infrastructure of Türkiye указывает на достижение предварительных договоренностей о финансировании в размере 6,75 млрд долларов с шестью международными финансовыми институтами, а также описывает трассировку проекта (Гебзе-аэропорт Сабиха Гёкчен – мост Явуз Султан Селим – аэропорт Стамбул – Халкалы) и его связь с Marmaray¹.

Для Индии характерна иная логика представления информации по транспортно-логистическим проектам, основанная на программно-коридорном подходе, который включает обозначение каждого объекта в рамках программы без указания его конкретной стоимости. Наиболее капиталоемкой из найденных в процессе исследования инициатив является PM Gati Shakti, которая охватывает 434 проекта, включающих все виды транспорта. Инициатива направлена на повышение логистической эффективности экономических коридоров, улучшение мультимодальной связи и снижение логистических затрат. Согласно официальным данным, затраты составят около 134 млрд долларов².

Стоит отметить стержневые железнодорожные коридоры, создаваемые Индией в рамках инициативы Dedicated Freight Corridor Program (DFC), с общей суммой инвестиций в объеме 14,87 млрд долларов. В рамках данной проектной инициативы планируется реализовать 5–6 капиталоемких проектов. Тезис о мегаинфраструктурной природе DFC подчеркивается и в научной литературе, в частности, роль данного инфраструктурного проекта заключается в снижении перегруженности транспортной сети и повышении эффективности грузовых перевозок, а также он рассматривается как инструмент роста устойчивости и конкурентоспособности грузовой логистики в Индии с созданием возможности переключения логистики с автодорог на железнодорожный транспорт [15; 18].

Среди транспортно-логистических инициатив Китая особое место занимает железнодорожный проект «Синьцзян – Тибет» – один из наиболее капиталоемких и технологически сложных проектов в современной транспортной системе Китая [19]. По официальным данным, инвестиционные затраты на него составляют 56,2 млрд долларов³. Стоит также упомянуть системообразующий проект Western Land-Sea Corridor с планиру-

¹ URL: <https://www.uab.gov.tr/haberler/tuerkiye-nin-en-bueyuek-dis-finansmanli-demiryolu-projesi/>.

² URL: <https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/logistics/pm-gati-shakti-rs11-17-lakh-crore-mega-push-with-434-projects-to-transform-indias-logistics/117453729>.

³ URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3328547/what-makes-xinjiang-tibet-mega-railway-chinas-project-century>.

емым объемом инвестиций в размере около 8,6 млрд долларов¹, который представляет собой мультимодальную транспортную систему, соединяющую западные провинции Китая с портами, и, соответственно, со странами Юго-Восточной Азии [17]. Значимость данного проекта заключается в том, что он позволяет осуществить стыковку транспортных коридоров для выхода в страны АСЕАН.

Наибольшие инвестиционные потребности зафиксированы у Северного евразийского коридора (78,46 млрд долларов), Центрального евразийского коридора (55,85 млрд долларов), МТК ТРАСЕКА², включая ТМТМ³ (47,44 млрд долларов) и МТК «Север – Юг» (44,68 млрд долларов) [2].

Визуализация распределения проектов позволяет сопоставить зоны концентрации инвестиционной активности с конфигурацией международных транспортных коридоров. Географическое распределение проектов отражает не случайную локализацию инвестиций, а пространственную логику развития и сопряжения МТК (рис. 5).

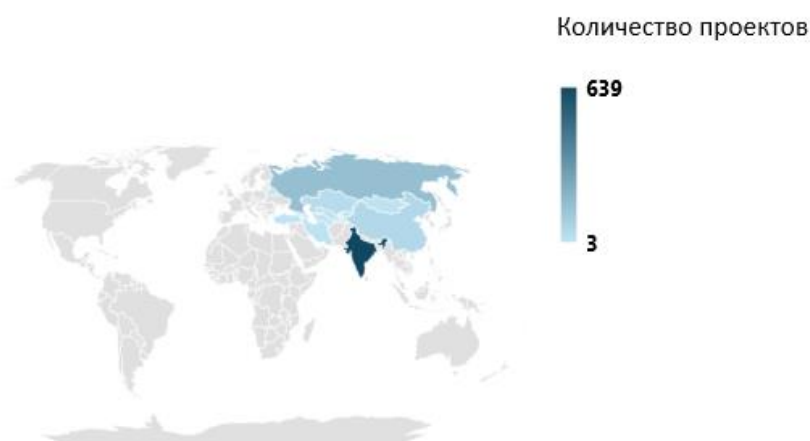


Рис. 5. Пространственная визуализация распределения транспортно-логистических проектов исследуемых стран

Наибольшая плотность проектов в Индии и Китае соответствует формированию восточных сегментов МТК «Восток – Запад» и южных – «Север – Юг», тогда как концентрация проектов в России обусловлена ее ключевой ролью в развитии Северного евразийского коридора. С точки зрения интересов Российской Федерации, это имеет принципиальное значение, поскольку формирует устойчивую ось транспортного взаимо-

¹ URL: <https://www.worldports.org/western-land-sea-new-corridor-sea-rail-intermodal-transport-promotes-china-asean-cross-border-industrial-cooperation>.

² Международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия.

³ Транскаспийский международный транспортный маршрут.

действия с крупнейшими экономиками Азии, которые выступают одновременно и ключевыми торгово-экономическими партнерами, и источниками грузопотоков.

Таким образом, можно сделать вывод, что на уровне коридоров ключевые инвестиционные «якоря» сосредоточены в Северном евразийском коридоре, Центральном евразийском коридоре, ТРАСЕКА/ТМТМ и МТК «Север – Юг», причем структура портфеля показывает приоритет устранения узких мест. Соответственно, дальнейшее совершенствование международных транспортных коридоров, скорее всего, будет состоять не только в расширении сети, но и в управлении пропускной способностью и синхронизацией инвестиций вдоль маршрута.

Заключение

Проведенное исследование показало, что фактически формируется протяженный разветвленный евразийский маршрут, в рамках которого Российская Федерация выполняет функцию системообразующего звена, обеспечивающего сопряжение западных, восточных и южных сегментов транспортного пространства. Концентрация инфраструктурных проектов вдоль данных направлений создает предпосылки для снижения транспортных издержек, повышения устойчивости поставок и формирования долгосрочных экономических связей с государствами Азии. Очевидно, что в складывающихся условиях развитие МТК в Евразии – «насуточная потребность и важная перспективная задача» [12. – С. 88], а «активизация в МТК для России – не просто экономический проект, а стратегический императив» [10. – С. 29].

Несмотря на стремление ряда западных стран изолировать Россию и ограничить ее влияние, страна, являющаяся самым большим в мире государством по площади территории (около 17 млн км² или примерно 11% всей суши планеты) и обладающая огромными природными ресурсами, продолжает играть ключевую роль на евразийском пространстве. В процессе реализации стартовавшего в 2002 г. совместного проекта UNECE и UNESCAP, направленного на формирование евро-азиатских транспортных связей, для приоритетного развития были определены 9 железнодорожных и 9 автомобильных коридоров, обеспечивающих наземные перевозки между Европой и Азией. Вопреки активному стремлению обойти Россию по ее территории не проходят только 2 автомобильных и 2 железнодорожных маршрута¹, использование которых имеет ограниченный характер вследствие более низкой экономической эффек-

¹ См.: The International Transport Infrastructure Observatory. – URL: https://gis.unece.org/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=ee9f8fb39436409b91b3563c778eff1e&page=page_1

тивности по сравнению с маршрутами, проходящими через территорию Российской Федерации. В условиях обострения ситуации на Ближнем Востоке растет роль Северного морского пути как самого короткого маршрута между Европой и Азией, способного стать более надежной альтернативой Суэцкому каналу и Ормузскому проливу¹.

Деструктивная политика стран коллективного Запада, основанная на выдвинутой более века назад концепции Хартленда, не только не достигла своих целей, но, напротив, стимулировала активное развитие России в южном и восточном направлениях, которое в конечном счете приведет к укреплению российских позиций в регионе и к установлению еще более тесных связей с восточными и южными соседями. Предложенная Россией концепция Большой Евразии, поддержанная крупными странами региона, является «важной инициативой, которая отражает современные тенденции развития международных отношений и глобальной политики, а также учитывает общую потребность координации разноформатных интеграционных процессов в регионе Евразия» [11. – С. 121], а ее реализация приведет к созданию функционирующей модели сетевого трансрегионализма, что в полной мере должно быть учтено при формировании государственной политики, поскольку политическая система представляет собой «эндогенный фактор, бесспорно определяющий направления развития национальной экономики» [6. – С. 12].

Согласованное формирование международных транспортных коридоров станет основой и отправной точкой дальнейшего развития Большого Евразийского партнерства. Обусловленный созданием транспортной инфраструктуры эффект роста взаимной торговли будет многократно усилен благодаря повышению внутренней связанности территорий стран-участников, которые получают мощный стимул, обеспечивающий евроазиатским странам условия для опережающего развития.

Список литературы

1. Евразийский транспортный каркас. – URL: <https://eabr.org/analytics/all-publications/evrazijskij-transportnyj-karkas/>
2. Евразийский транспортный каркас: обсерватория проектов и интерактивная карта. – URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map/>
3. *Задорожнюк Э. Г.* Взгляды британского геополитика на славянский вопрос (к 100-летию выхода книги Х. Д. Маккиндера «Демократиче-

¹ URL: <https://finance.rambler.ru/economics/56165129-ministr-transporta-rf-nazval-alternativu-suetskomu-kanalu-i-ormuzskomu-prolivu/>

ские идеалы и реальность») // Перспективы : электронный журнал. – 2019. – № 3 (19). – С. 83–94.

4. *Замараева Е. Н.* История возникновения и развития международных транспортных коридоров // Международный научно-исследовательский журнал. – 2021. – № 6 (108). – Ч. 5. – С. 28–31.

5. *Лобанов Н. А.* ЕврАзЭС как прообраз евразийской цивилизации и эволюция евразийской культурно-исторической интеграции // Царско-сельские чтения. – 2011. – № XV. – С. 72–79.

6. *Маньковский И. А.* Политическая система России как эндогенный фактор экономического развития // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2023. – № 4. – С. 5–14.

7. *Мармонтова Т., Кожирова С.* Транспортно-логистические коридоры в Евразии: роль транзитного фактора в развитии геостратегического потенциала. – URL: <https://nicrus.ru/analytics/transportno-logisticheskie-koridori-yevrazii/>

8. *Нуридинов С. Б.* История возникновения понятия «транспортные коридоры» в нашей стране // Academic Research in Educational Sciences. – 2024. – Vol. 5. – Issue 11. – С. 16–20.

9. *Поспелов Е. М.* Географические названия мира. Топонимический словарь / отв. ред. Р. А. Агеева. – 2-е изд., стереотип. – М. : Русские словари : Астрель : АСТ, 2002.

10. *Родникова О. Ю.* Международные транспортные коридоры в Большой Евразии и роль России // Международная торговля и торговая политика. – 2026. – Т. 12. – № 1. – С. 21–33.

11. *Хорбаладзе Э. Л.* Концепция «Большая Евразия» как модель сетевого трансрегионализма // Вестник Московского государственного областного университета. – Серия: История и политические науки. – 2022. – № 4. – С. 117–123.

12. *Шкваря Л. В., Евстратенко А. В., Килочицкая М. А.* Перспективы и особенности развития международных транспортных коридоров на Евразийском континенте // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции / под ред. проф. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель, 2023. – С. 85–89.

13. *Щербанин Ю. А.* Транспортные коридоры: еще модно? // Транспорт Российской Федерации – 2006. – № 5. – С. 7–9.

14. 75 Years of Inland Transport Committee. 75 Documents that Changed the World of Transport. – Geneva, 2022. – URL: <https://unece.org/info/publications/pub/365326>

15. *Dhulipala S., Patil G. R.* Shippers'/Freight Forwarders' Acceptance of Dedicated Rail Freight Corridors for Freight Mobility in India // Journal of Rail Transport Planning & Management. – 2024. – Vol. 32. – Article 100481.

16. *Mackinder H. J.* The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. – 1904. – Vol. 23. – N 4. – P. 421–437. – URL: <http://www.jstor.org/stable/1775498>.

17. Qin X., Qian Y., Zeng J., Wei X. Accessibility and Economic Connections between Cities of the New Western Land-Sea Corridor in China // Sustainability. – 2022. – Vol. 14. – N 8. – Article 4445.

18. Sharma K. K., Narayan V. Procurement and Technological Innovations of India's New Dedicated Freight Railways // Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Civil Engineering. – 2021. – Vol. 174. – N 6. – P. 11-18.

19. Xie S., Zhang, K., Zhang, X. et al. Wind Dynamic Environment, Sand Material Transport Law and Prevention Strategies of Sichuan Tibet Railway : Scintific Report 15. – 2025. – Article 38238.

References

1. Evraziyskiy transportnyy karkas [The Eurasian Transport Framework]. (In Russ.). Available at: <https://eabr.org/analytics/all-publications/evraziyskiy-transportnyj-karkas/>

2. Evraziyskiy transportnyy karkas: observatoriya proektov i interaktivnaya karta [The Eurasian Transport Framework: an Observatory of Projects and an Interactive Map] (In Russ.). Available at: <https://eabr.org/analytics/special-reports/eurasian-transport-network-projects-observatory-and-interactive-map/>

3. Zadorozhnyuk E. G. Vzglyady britanskogo geopolitika na slavyanskiy vopros (k 100-letiyu vykhoda knigi Kh. D. Makkindera «Demokraticheskie idealy i realnost») [The Views of the British Politician on the Slavic Question (on the Occasion of the 100th Anniversary of the Publication of H. D. Mackinder's book "Democratic Ideals and Reality")]. *Perspektivy* [The Prospects], Electronic Journal, 2019, No. 3 (19), pp. 83–94. (In Russ.).

4. Zamaraeva E. N. Istoriya vozniknoveniya i razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [The History of the Emergence and Development of International Transport Corridors]. *Mezhdunarodnyy nauchno-issledovatel'skiy zhurnal* [International Scientific Research Journal], 2021, No. 6 (108), Part 5, pp. 28–31. (In Russ.).

5. Lobanov N. A. EvrAzES kak proobraz evraziyskoy tsivilizatsii i evolyutsiya evraziyskoy kulturno-istoricheskoy integratsii [The EurAsEC as the Prototype of the Eurasian Civilization and the Evolution of the Eurasian Cultural and Historical Integration], *Tsarskoselskie chteniya* [Tsarskoye Selo Readings], 2011, No. XV, pp. 72–79. (In Russ.).

6. Mankovskiy I. A. Politicheskaya sistema Rossii kak endogennyy faktor ekonomicheskogo razvitiya [Political System of Russia as Endogenous Factor of Economic Development], *Vestnik Rossiyskogo ekonomicheskogo universiteta imeni G. V. Plekhanova* [Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics], 2023, No. 4, pp. 5–14. (In Russ.).

7. Marmontova T., Kozhirova S. Transportno-logisticheskie koridory v Evrazii: rol tranzitnogo faktora v razvitii geostrategicheskogo potentsiala [Transport and Logistics Corridors in Eurasia: the Role of the Transit Factor in

the Development of Geostrategic Potential]. (In Russ.). Available at: <https://nicrus.ru/analytics/transportno-logisticheskie-koridori-yevrazii/>

8. Nuriddinov S. B. Istoriya vozniknoveniya ponyatiya «transportnye koridory» v nashey strane [The History of the Concept of «Transport Corridors» in our Country]. *Academic Research in Educational Sciences*, 2024, Vol. 5, Issue 11, pp. 16–20. (In Russ.)

9. Pospelov E. M. Geograficheskie nazvaniya mira. Toponimicheskii slovar [Geographical Names of the World: Toponymic Dictionary], edited by P. A. Ageev. 2nd edition, Stereotypical. Moscow, Russkie slovari, Astrel, AST, 2002. (In Russ.).

10. Rodnikova O. Yu. Mezhdunarodnye transportnye koridory v Bolshoy Evrazii i rol Rossii [International Transport Corridors of Greater Eurasia and the Role of Russia]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2026, Vol. 12, No. 1, pp. 21–33. (In Russ.).

11. Khorbaladze E. L. Kontseptsiya «Bolshaya Evraziya» kak model setevogo transregionalizma [The Concept of Greater Eurasia as a Model of Network Trans-Regionalism]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Istoriya i politicheskie nauki* [Bulletin of Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences], 2022, No. 4, pp. 117–123. (In Russ.).

12. Shkvarya L. V., Evstratenko A. V., Kilochitskaya M. A. Perspektivy i osobennosti razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na Evraziyskom kontinente [Prospects and Features of the Development of International Transport Corridors on the Eurasian Continent]. *Transport v integratsionnykh protsessakh mirovoy ekonomiki: materialy IV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy onlayn-konferentsii* [Transport in the Integration Processes of the World Economy: Materials for the IV Scientific and Practical International Online Conference], edited by V. G. Gizatullina. Gomel, 2023, pp. 85–89. (In Russ.).

13. Shcherbanin Yu. A. Transportnye koridory: eshche modno? [Transport Corridors: is it Still Fashionable?]. *Transport Rossiyskoy Federatsii* [Transport of the Russian Federation], 2006, No. 5, pp. 7–9. (In Russ.).

14. 75 Years of Inland Transport Committee. 75 Documents that Changed the World of Transport. Geneva, 2022. Available at: <https://unece.org/info/publications/pub/365326>

15. Dhulipala S., Patil G. R. Shippers' /Freight Forwarders' Acceptance of Dedicated Rail Freight Corridors for Freight Mobility in India. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 2024, Vol. 32, Article 100481.

16. Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 1904, Vol. 23, No. 4, pp. 421–437. Available at: <http://www.jstor.org/stable/1775498>.

17. Qin X., Qian Y., Zeng J., Wei X. Accessibility and Economic Connections between Cities of the New Western Land-Sea Corridor in China. *Sustainability*, 2022, Vol. 14, No. 8, Article 4445.

18. Sharma K. K., Narayan V. Procurement and Technological Innovations of India's New Dedicated Freight Railways. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Civil Engineering*, 2021, Vol. 174, No. 6, pp. 11–18.

19. Xie S., Zhang, K., Zhang, X. et al. Wind Dynamic Environment, Sand Material Transport Law and Prevention Strategies of Sichuan Tibet Railway: Scintific Report 15, 2025, Article 38238.

Поступила: 29.04.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Анастасия Игоревна Авдеева

стажер-исследователь Института исследований международных экономических отношений, аспирант кафедры международного бизнеса Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: aiavdeeva@fa.ru ORCID: 0009-0008-2587-4958

Марина Альбертовна Балюк

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: mabalyuk@fa.ru ORCID: 0000-0003-2689-9512

Турал Натиг оглы Мамедов

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений Финансового университета. Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2. E-mail: tnmedov@fa.ru ORCID: 0000-0002-9899-1396

Information about the authors

Anastasia I. Avdeeva

Research Intern at the Institute for Research on International Economic Relations, Post-Graduate Student of the Department of International Business of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: aiavdeeva@fa.ru ORCID: 0009-0008-2587-4958

Marina A. Balyuk

PhD, Leading Researcher at the Institute for International Economic Relations Studies of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: mabalyuk@fa.ru ORCID: 0000-0003-2689-9512

Tural N. Mamedov

PhD, Leading Researcher at the Institute for International Economic Relations Studies of the Financial University. Address: Financial University under the Government of the Russian Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue, Moscow, 125167, Russian Federation. E-mail: tnmedov@fa.ru ORCID: 0000-0002-9899-1396