

Участие России в развитии транспортно-логистических магистралей стран — членов ЕАЭС

Агаева А. Ш.¹, Идрисов Ш. А.^{2,*}

¹ Экспедиционно-логистическая компания «Тамерлан», Воронеж, Российская Федерация

² Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

* e-mail: idrisov-ma@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Цель. Обзорный анализ перспектив торгово-экономических связей в ЕАЭС, стран ШОС и других заинтересованных государств, сопряженных интересами в геоэкономическом и геополитическом Евразийском пространстве в условиях искусственного нагнетания локальных напряженностей коллективным Западом.

Задачи. Поиск и оценка оптимальных маршрутов развития традиционных и новых транспортно-логистических магистралей, их разветвленных коридоров с позиции укрепления экономических интеграционных соглашений, безопасности и взаимодействия Евразийского союза со странами ШОС.

Методология. В статье применяется методологический инструментарий пространственной экономики, экономико-географического и геополитического анализа интересов государств, анализ и синтез интересов и синергия интересов государств — участников глобальных евразийских проектов.

Результаты. Исследование показало возможности новых и старых транспортных магистральных систем (ТМС) как через Казахстан, так и через развитие уникальной альтернативы — Северного морского пути, со строительством совершенно новой инфраструктуры и их обслуживания. Затронуты вопросы ТМС по магистрали БАМа и Транссиба. Приводится оценка альтернатив ТМС по стоимости и по времени. Указывается на потенциальные возможности расширяющейся ТМС и грузопотока по каспийско-прикаспийскому коридору, как сухопутного с востока (Туркмения — Казахстан — Россия) и западного берега Каспийского моря (Иран — Азербайджан — Россия), так и по водным магистралям по этому же коридору «Север — Юг».

Выводы. Проведена оценка эффективных маршрутов; определены стратегические задачи по вновь открывающимся транспортно-логистическим магистралям (ТЛМ), которые определены как Новые шелковые пути через территории ЕАЭС и сопредельных заинтересованных государств (КНР, Индия, Пакистан, Афганистан, Иран и др.), которые постепенно из наблюдателей-участников планируют входить в более тесные отношения в международном разделении труда.

Ключевые слова: инфраструктура евразийской интеграции, международная торговля, доминирование Юго-Восточного региона, внутрирегиональная политика, транспортно-логистические системы, Северный морской путь, магистрали Нового шелкового пути

Для цитирования: Агаева А. Ш., Идрисов Ш. А. Участие России в развитии транспортно-логистических магистралей стран — членов ЕАЭС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 2. С. 26–36.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-02-26-36>. EDN: JREIAC

Russia's Participation in the Development of Transport and Logistics Highways of the EAEU Member States

Aigul Sh. Agaeva^a, Shamil A. Idrisov^{b,*}

^a "Tamerlane" forwarding and logistics Company, Voronezh, Russian Federation

^b Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPА), Saint Petersburg, Russian Federation

* e-mail: idrisov-ma@ranepa.ru

ABSTRACT

Aim. An overview analysis of the prospects for trade and economic relations in the EAEU, the SCO countries and other interested states, coupled with interests in the geo-economic and geopolitical Eurasian space in the conditions of artificial escalation of local tensions by the collective West.

Tasks. Search and evaluation of optimal routes for the development of traditional and new transport and logistics highways, their branched corridors from the perspective of strengthening economic integration agreements, security and interaction of the Eurasian Union with the SCO countries.

Methods. The article uses methodological tools of spatial economics, economic, geographical and geopolitical analysis of the interests of states, analysis and synthesis of interests and synergy of interests of the participating states of global Eurasian projects.

Conclusions. The study showed the possibilities of new and old transport magistral (the highway) systems (TMS), both through Kazakhstan and through the development of a unique alternative — the Northern Sea Route (NSR) with the construction of a completely new infrastructure and their maintenance. The issues of TMS on the BAM and Trans-Siberian railway were touched upon. An assessment of alternatives to TMS in terms of cost and time is given. The potential opportunities of the expanding TMS and cargo traffic along the Caspian-Caspian corridor, both overland from the east (Turkmenistan — Kazakhstan — Russia) and the western shore of the Caspian Sea (Iran — Azerbaijan — Russia), as well as along waterways along the same "North — South" corridor, are indicated.

Results. An assessment of effective routes has been carried out; strategic objectives have been identified for newly opened transport and logistics highways, which are defined as "new lye routes" through the territories of the EAEU and neighboring interested states (China, India, Pakistan, Afghanistan, Iran, etc.), which gradually plan to enter into closer relations from participating observers relations in the international division of labor.

Keywords: infrastructure of Eurasian integration, international trade, dominance of the southeastern region, intra-regional policy, transport and logistics systems, the Northern Sea Route, highways of the New Silk Road

For citing: Agaeva A. Sh., Idrisov S. A. Russia's Participation in the Development of Transport and Logistics Highways of the EAEU Member States // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2024. Vol. 18. No. 2. P. 26–36. (In Russ.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-02-26-36>. EDN: JREIAC

Введение

Об актуальности предмета исследования — о развитии транспортно-логистических магистралей (ТЛМ) внутри стран Евразийского союза и тесных интеграционных отношений со странами ШОС можно судить как по растущему обороту товарно-материальных ценностей (ТМЦ), который достиг 7,4 трлн руб.¹, так и по значимым прямым взаимным инвестициям для региона, составившим только за девять месяцев

¹ Евразийский экономический союз вышел на рекордный товарооборот в 2023 году [Электронный ресурс] // Сайт Минтранса. 26.04.2024. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/3832?ysclid=lx3gjlinx394758143> (дата обращения: 20.05.2024).

2023 г. 169%, что в 2,2 раза больше, чем за тот же период в 2022 г.¹ Об этих и других достижениях в межгосударственных торгово-экономических, интеграционных отношениях и развитии транспортно-логистических магистралей стран ЕАЭС пишут специалисты академических и научно-исследовательских институтов, а также практики, работающие в комиссиях и советах межгосударственных учреждений. Так, в аналитических исследованиях ученых Российского университета дружбы народов представлены интеграционные связи и их развитие между странами ЕАЭС и ШОС [10], алтайские ученые показали необходимость развития логистических систем для агропродовольственного экспорта ЕАЭС². Монографию оценки интеграционных процессов для стран ЕАЭС представил коллектив ученых НИУ ВШЭ [1], отдельными авторами исследованы перспективы информационных технологий через развитие транспортного пространства в ЕАЭС [11]. Несомненный интерес представляет коллективный доклад ученых Института экономики РАН — исследование об интеграционных процессах отдельно взятых регионов России [2].

В последнее время Российская Арктика становится важным объектом внимания государств, мировой общественности и ТНК. В связи с открытием круглогодичной навигации Росатомфлот РФ заказал несколько новых судов высокого ледового прохода до 2,5–3 м толщины льда взамен выводимых из эксплуатации и для дальнейшего пополнения их числа³.

Правоведы-международники отмечают: «используя слова Международного Суда ООН, “наиболее фундаментальную из всех правовых норм, относящихся к континентальному шельфу” — правило, согласно которому права прибрежного государства в отношении континентального шельфа “существуют ipso facto и ab initio в силу его суверенитета над этой территорией”»⁴. Мы также считаем, что внимание мирового сообщества в последние 20–30 лет к Северному морскому пути (Севморпуть, или СМП) и желание «поделить» русскую Арктику у других государств только усиливается. Поэтому необходимо дальнейшее урегулирование международных правоотношений по шельфу и прилегающим территориям и уточнение морской демаркации в Арктике.

Е. А. Куклина указывает, что здесь международные интересы сталкиваются с необходимостью обеспечения российской промышленности сырьем, новыми рабочими местами на Севере, что дает нам «не менее 10% ВВП и около 20% объема российского экспорта, здесь добывается 17% нефти, 80% газа и около 30% рыбных биоресурсов страны» [9, с. 27].

Спустя уже четверть века продолжается экономическое и гуманитарное сближение части бывших союзных республик в ЕАЭС, куда вошли: Армения (с 02.01.2015), Республика Беларусь (с 01.01.2015), Казахстан (с 01.01.2015), Кыргызстан (с 12.08.2015) и Российская Федерация с самого первого дня основания (01.01.2015).

Наибольший интерес к событиям глобального и локально-регионального международного развития проявляют страны ЕАЭС, которые решают свои геополитические, экономические и другие проблемы как в союзе Евразийской группы стран, так и по отдельности. Государства и ЕАЭС участвуют напрямую в международных экономических, энергетических, торгово-транспортных, технологических, экологических и других проектах. Все эти процессы внутри каждого государства интегрированы в интересы глобальных международных корпораций. В условиях сосуществования и/или противостояния глобальным прояскам и целям могут выстоять только страны коллективного содружества, союзы или коалиции государств.

Целью статьи являются поиск новых и эффективных торгово-экономических связей в ЕАЭС, сотрудничества стран во имя созидания, строительства и развития новых торгово-экономических связей как внутри ЕАЭС, так и в единстве со странами ШОС и другими странами-наблюдателями.

¹ О прямых инвестициях в странах ЕАЭС [Электронный ресурс] // Ген. консульство РФ в Усть-Каменогорске. 03.04.2024. URL: https://ustkamenogorsk.mid.ru/ru/news/o_roste_pryamykh_investitsiy_v_stranakh_eaes (дата обращения: 20.05.2024).

² Данюкова М. Н., Круглова Н. Т., Тихомирова В. А. Приоритеты развития и современные вызовы для логистической системы агропродовольственного экспорта ЕАЭС // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2023. № 5–1. С. 68–76. EDN: GCUIVL. DOI: 10.17513/vaael.2808.

³ Для справки: В состав ледокольного флота России входит около 40 ледоколов класса ARC6 и выше, из них семь атомных: «Таймыр», «Вайгач», «Ямал», «50 лет Победы», три ЛК-60Я: «Арктика», «Сибирь», «Урал». На начало 2024 г. в состав ледокольного флота России входило 38 профильных ледоколов класса ARC6 и выше, из них 18 отечественного производства.

⁴ Вылежанин А. Н., Дудыкина И. П. Арктический шельф: вопросы выбора международно-правовой позиции // Материалы научно-практической конференции и круглого стола «Арктика — территория устойчивого развития и сотрудничества» и круглого стола «Правовые проблемы социально-экономического и инновационного развития Арктического региона России», Москва, 20.10.2017. М.: Норма, 2018. С. 55. EDN: LWXSFF.

Основные направления ключевых транспортных международных магистралей для развития и сотрудничества стран ЕАЭС и ШОС

В новых торгово-экономических союзах стран ЕАЭС и ШОС имеются определенные пробелы, отсутствуют четкие разделения по национальным и межнациональным геополитическим интересам, и это в условиях внутренних противоречий внутри коллективного Запада, в условиях политики поддержки стран ЕС своим патроном (США), который стремится к глобальному ослаблению самих европейских конкурентов (стран ЕС), КНР и, конечно, России. По ключевым вопросам и интересам ЕАЭС тема изучается, и есть глубокие исследования специалистов [5; 6; 12], где обоснованы отдельные направления интеграционных процессов. В комплексе рассматриваются варианты распространения автоматизированных таможенных центров с единым программным обеспечением и электронно-информационными системами обработки грузов.

Расширяются традиционные транспортные магистрали «Север — Юг», как наиболее короткий путь от индийского крупного порта Нава-Шева¹ до России. Данная магистраль имеет коридоры и через Казахстан, и через Азербайджан. Эти коридоры вокруг и через Каспийское море будут расширяться, если оно окончательно не обмелеет, а пока вся надежда на восточный и западный коридоры этой магистрали «Север — Юг». Компании из КНР проводят активную работу по их развитию материально и информационно-технологически. Например, протяженность маршрута «Север — Юг» от Нава-Шева через Иран до Санкт-Петербурга — 7200 км, срок доставки по международному транспортному коридору (МТК) составит 15–24 дня [14].

Прикаспийские сухопутные магистрали с запада и востока Каспия станут мощными маршрутами для усиления пропускной способности грузов из Индии и Китая. КНР уже создает соответствующую инфраструктуру в Туркмении и Казахстане. Кроме того, страны ЕАЭС заинтересованы во внедрении высокотехнологичных систем таможенной обработки и транспортировки контейнеров по всему маршруту, где предусмотрены единые стандарты электронной обработки грузопотока и таможенных процедур². В дальнейшем, если все же осуществится проект нового канала по территории Ирана от Каспия до Персидского залива, это станет полной альтернативой Суэцкому каналу.

Альтернативно всему коллективному Западу у России и других стран — членов ЕАЭС имеются хорошие перспективы. 2 февраля 2024 г. на заседании Евразийского межправительственного совета каждая сторона представила ближайшие планы на повышение транспортно-логистических магистралей через свою страну. В приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах в сфере транспорта стран ЕАЭС добавились новые возможности. Новые магистрали и ответвления станут в ближайшие годы ускоренно финансироваться со стороны КНР. 18 октября 2023 г. Председатель КНР Си Цзиньпин прямо указал, что надо «развивать взаимосовместимые и мультимодальные перевозки, а также постоянно повышать уровень упрощения международных перевозок и устойчивость крупных международных транспортных каналов..., способствовать формированию общепризнанных правил, стандартов и передовой практики...»³.

И за последние десять лет по инициативе проекта «Один пояс — один путь» страны ШОС и входящие в нее, в том числе члены ЕАЭС и наблюдатели, значительно увеличили транспортный оборот. Проложены новые маршруты и новые коридоры, скоростные магистрали авто- и железных дорог, линии и сети Интернет, начато строительство аэропортов и автоматизированных мультимодальных портов и пр. На это Китай привлек «инвестиций почти в 1 трлн долл. США, где реализуется более 3000 проектов. ...Ожидается, что в ближайшие пять лет (2024–2028) объем импорта и экспорта товаров и услуг Китая превысит 32 трлн долл. США, а общий объем торговли — 5 трлн долл. США»⁴.

¹ РНОJNPT, Sheva — IHRPOE [Электронный ресурс]. URL: https://ihpoe.mohfw.gov.in/pho_jnpt.php (дата обращения: 18.05.2024).

² Идрисов Ш. А. О развитии региональных и международных транспортно-логистических магистралей [Электронный ресурс] // Международный научный форум «Наука и инновации — современные концепции». 14.07.2023. Москва, 2023. С. 19–27. EDN: ATJFGA. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_54219946_43172891.pdf (дата обращения: 20.05.2024).

³ Заявление председателя III Саммита международного сотрудничества «Пояс и путь» Председателя КНР Си Цзиньпина [Электронный ресурс] // Третий саммит международного сотрудничества «Пояс и путь». Пекин, 18.10.2023. URL: https://content-static.cctvnews.cctv.com/snow-book/index.html?toc_style_id=feeds_default&share_to=wechat&item_id=5746105890284994238&track_id=12E521E2-2F17-48A1-B15A-49A45C8F4765_719330050601 (guancha.cn) (дата обращения: 09.03.2024).

⁴ Там же.

Масштабные проекты, требующие новых капитальных строителей автомобильных и железнодорожных путей сообщения, портовой инфраструктуры, аэропортов, модальных и узловых мультимодальных транспортно-логистических центров, увеличат грузопоток стран ЕАЭС, а также других стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Европы. Все страны ЕАЭС представили свои проекты на участие в общих стратегических планах КНР и Индии. Больше всего капиталовложений ожидается от банков КНР на магистрали и коридоры через среднеазиатские государства (Киргизия и Казахстан). Рост объемов грузоперевозок внутри ЕАЭС должен стать катализатором повышения конкурентоспособности евразийских транспортных магистралей и разветвленной сети альтернативных веток в международной транспортной магистрали «Север — Юг», «Запад — Восток» и «Севморпути». Если СМП станет мощным и круглогодичным арктическим коридором, то развитие традиционного коридора «Север — Юг», проходящего по территории России двумя ветками через ЮФО железнодорожным, автомобильным транспортом и судами по Каспию, поможет южному коридору стать наиболее популярным при дополнительных инвестициях в крупный узловой хаб в Республике Дагестан.

Такие хабы, причем почти полностью автоматизированные, уже строятся по всему миру. «Современная транспортно-логистическая система в мире осуществляет огромные потоки перевозок всеми видами транспорта. Массовость таких перевозок характеризуется понятиями “линейными” или “магистральными”, а такие мелкие операции по развозу грузов с терминала портов, аэропортов или других крупных и универсальных хабов называются фидерными» [7, с. 36].

Общеизвестно, что сегодня Китай находится в центре внимания с лидерством в экономической активности по макроэкономическим показателям, прежде всего по ВВП, и как мировая фабрика, которой надо активно торговать с внешним миром. Мирную интеграционную экспансию Китай осуществляет развитием торгово-транспортных магистралей. Интересы российских компаний и экономики в целом с ориентацией на Восток нацелены на расширение отечественного рынка и рынков стран — членов ЕАЭС. Здесь не только КНР, но и Индия, КНДР, Вьетнам и другие страны, заинтересованные в активном международном разделении труда (страны Латинской Америки и Африки).

Китайцы все чаще активно переносят свои производства в Россию, в среднеазиатские государства, в Казахстан. Так, например, в России в свободной экономической зоне Липецкой области запустили металлургическую компанию «Сибу индастриэл», основная продукция которой — это огнеупорное оборудование для различных печей металлургической отрасли.

Западные «партнеры» международного разделения труда под натиском США и Великобритании пытаются навредить процессам нового мирового порядка по сотрудничеству на взаимовыгодных условиях. Так, *The Economic Times* грубо озаглавила свою статью «Новый китайский поезд в Европу идет в обход России, несмотря на тесные связи»¹, где указывает на нормальные альтернативы наращивания Каспийского коридора и Транссибирского пути с востока на запад по территории РФ. И это все в духе обвинений российских ж/д перевозчиков в том, что они «не гарантируют», «ставят новые преграды», «конфискуют» и пр. При этом все чаще упоминается альтернативный маршрут по железным дорогам Турции с незначительным трафиком. Так, по словам генерального менеджера компании *Middle Corridor Logistics* в Турции, «в настоящее время железнодорожный маршрут Среднего коридора, проходящий транзитом через Турцию, может обрабатывать от 5000 до 6000 TEU² в год между Китаем и Европой, что составляет лишь 1% пропускной способности северного маршрута»³.

В последние три-пять десятилетий экономическая интеграция между дружественными странами и странами, связанными экономически и политически, укрепила взаимные связи и усилила зависимость

¹ *Dipanjay Roy Chaudhury*. New Chinese train to Europe bypasses Russia despite close ties [Электронный ресурс] // *The Economic Times*. 21.04.2022. URL: https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/new-chinese-train-to-europe-bypasses-russia-despite-close-ties/articleshow/90969296.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst (дата обращения: 09.03.2024).

² Двадцатифутовый эквивалент (twenty-foot equivalent unit, TEU или teu) — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

³ *Regalado F., Bartlett-Imadegawa Rh., Slnan Tavsan*. Russia's war leaves Europe with China rail route dilemma. Exporters forced to choose between sanctions risks and lengthy delays [Электронный ресурс] // *Nikkei Asia*. 19.08.2022. URL: <https://asia.nikkei.com/Business/Business-Spotlight/Russia-s-war-leaves-Europe-with-China-rail-route-dilemma> (дата обращения: 09.03.2024).

Евросоюза от США. Конечно, в процессах становления глобализации выдвигаются все новые и новые инструменты формирования нового мирового порядка, которые привели к единому глобальному рынку.

Л. В. Волков, описывая ключевые глобальные тренды, подчеркивает: «Современная глобализация выражается в упрощении процедур торговли и сокращении торговых барьеров между странами, увеличении миграционных потоков, повсеместном внедрении и использовании международных стандартов (например, использовании контейнеров; появился даже термин контейнеризация), доминировании транснациональных компаний во многих отраслях» [4, с. 232]. Китай и здесь вносит свои существенные коррективы в глобальные логистические цепочки, которые связывают по всему миру заинтересованные в китайских товарах страны. Прокладывая новые и модернизируя старые магистрали, КНР разрешает для себя не одну задачу в расширении рынков сбыта китайских товаров и услуг, но и использует инвестиционную политику за рубежом (прямые инвестиции в инфраструктуру магистралей, автоматизацию портов и модальных и мультимодальных логистических центров). Модернизация и строительство новых портовых и других логистических центров позволяет их автоматизировать. Такие инвестиции в портовые и мультимодальные логистические центры по суше весьма важны для России, а с круглогодичной навигацией по СМП приобретение такой технологии и других систем только повысит надежность и себестоимость тонно-километра провозимых грузов.

Нами ранее отмечалось, что «Российская Федерация как отдельно, так и в составе стран ЕАЭС располагает огромными территориальными и природными ресурсами и нуждается в дальнейшем развитии транспортных артерий для освоения и развития регионов»¹.

Перспективы сотрудничества государств-участников в международных транспортно-логистических магистралях

Тесное переплетение приграничного экономического взаимодействия и развитие инфраструктуры транспортно-логистических, информационных, таможенных и других интеграционных связей периодически обсуждаются учеными, практиками и политиками на всех уровнях². Тому подтверждением стали два последних Восточных международных форума 2022 и 2023 гг., где были отмечены существенные сдвиги по улучшению пропускной способности на всех участках БАМа и Транссиба. Также была отмечена роль инфраструктурных обеспечений в заполярных регионах и непосредственно на магистрали СМП. Это не только наземные и морские сообщения с многочисленными сооружениями инфраструктурного обеспечения, но и строительство и расширение северных аэропортов.

В. В. Путин на совещании по развитию Восточного полигона железных дорог отметил, что после первого этапа реконструкции БАМа пропускная способность и инфраструктура этой магистрали значительно выросли. Об этом свидетельствуют объемы перевозок по БАМу и Транссибу, которые составили более 144 млн т в 2021 г., но до проектной мощности надо добрать еще 30–35 млн т груза в год. К итогу 2024 г. грузопоток указанных магистралей на Восток планируется довести до 180–185 млн т.

Перспективам развития СМП, развития российской Арктики, Севера в целом и Дальнего Востока в правительстве и на совещаниях с главой страны уделяется пристальное внимание. «Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики совместно с подведомственной Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВА) представили инфраструктуру восточного сектора акватории и новые транспортно-логистические решения, а также шаги по развитию круглогодичной навигации по Северному морскому пути», определяя планы до 2035 г.³ Инфраструктура Российского Севера обустроивается не только по опорным портам Крайнего Севера, но и вглубь материковой части Заполярья, в большие сибирские реки. На Певеке запущена плавучая атомная теплоэлектростанция

¹ Идрисов Ш. А. О развитии региональных и международных транспортно-логистических магистралей [Электронный ресурс] // Международный научный форум «Наука и инновации — современные концепции». Москва, 14.07.2023. С. 19–27. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_54219946_95628487.pdf (дата обращения: 08.12.2023).

² Там же. С. 10.

³ Калмацкий М. Северный морской путь поможет развитию российской экономики [Электронный ресурс] // Российская газета — RG.RU. 07.08.2023. URL: <https://rg.ru/2023/08/07/severnyj-morskoy-put-pomozhet-razvitiu-rossijskoj-ekonomiki.html> (дата обращения: 20.05.2024).

(ПАТЭС) «Михаил Ломоносов», однако ставятся вопросы об эффективности и безопасности таких атомных станций. Очевидными остаются проблемы с утилизацией отходов, и также остро стоит вопрос, чем заменять ПАТЭС во время «технического перерыва».

Российская стратегия развития СМП и одновременно всей инфраструктуры его обеспечения имеет как экономическое, так и геополитическое значение. Для мировой торговли это короткий и дешевый путь с запада на восток и обратно.

Российская сторона в международном разделении труда по транспортно-логистическим каналам, увеличивая пропускную способность, внедряет эффективные системы и инфраструктуру транспорта, обработки и доставки ТМЦ до места продажи. А «процессы глобализации требуют все новых альтернативных выгодных и эффективных технологий. Внутророссийскими регионами, нуждающимися в развитии инфраструктуры логистики, все еще остаются ряд приграничных регионов: Северо-Западный федеральный округ, Северо-Кавказский федеральный округ, Южный федеральный округ и другие округа и субъекты Федерации с растущим внешнеторговым оборотом с приграничным окружением»¹.

Интересы Китая в сотрудничестве с Россией и другими государствами ЕАЭС не заканчиваются транспортно-логистическими магистралями СМП, Транссибом и БАМом. Китаю интересно также усиление коридора «Север — Юг» через Иран, Туркмению, Узбекистан, Казахстан на востоке от Каспия и привычные уже Иран, Азербайджан и далее через Дагестан на север и северо-запад РФ. Усиление потока намечается и водным путем по Каспию и Волге, если процессы обмеления не продолжатся. Сюда вполне вписывается еще один проект, который пройдет через Пакистан, Афганистан, Иран, Армению и Турцию, при определенных условиях договоренности и политической ситуации в регионе с выходом на Черное море. Российской стороне выгоден маршрут выхода на Новороссийск и другие порты на Черном и Азовском морях.

Мы и ранее анализировали ситуацию в этом регионе, указывая, что «евро-азиатские магистрали перевозки ТМЦ и их ответвления строятся с альтернативой для увеличения грузопотоков “Восток — Запад”, “Север — Юг” и “Запад — Восток”, проходящим»² в основном по сухопутным и морским территориям РФ и сопряженным с этими магистралями соседним государствам, увеличивая потоки ТМЦ на традиционных направлениях с новыми ответвлениями «Нового шелкового пути» по концепции «Один пояс — один путь», включая в скором времени и всепогодный путь по Севморпути.

По разным оценкам, логистика ТМЦ только через СМП снизит издержки перевозки на 40%, а по времени перевозки с 35–36 дней до 19–20 дней. Экономия времени и стоимости перевозки достаточно привлекательны.

Непрерывная работа судов Росатомфлота в арктических морях и вглубь полноводных больших рек Сибири в 2022–2023 гг. доказала возможность расширения навигационного периода, и за этот период «объем перевозок по Северному морскому пути в 2022 году превысил 34 млн тонн, что больше целевого показателя федерального проекта «Развитие Северного морского пути» на 2 млн. Целевой показатель — 32 млн тонн — был достигнут досрочно в середине декабря»³. «Вместе с этим по итогам 2021 года Росатомфлот отчитался о фактическом грузообороте по СМП в объеме 34,85 млн тонн»⁴, и, как отметил генеральный директор Госкорпорации «Росатом» А. Е. Лихачев «...в 2023 году был поставлен рекорд в 36,5 млн тонн и десятикратный рост транзита»⁵.

Развитие СМП определено правительственными решениями согласно работе научно обоснованных и экспертных групп, анализирующих развитие транспортной магистрали Крайнего Севера, как по морям

¹ Идрисов Ш. А. О развитии региональных и международных транспортно-логистических магистралей [Электронный ресурс] // Международный научный форум. «Наука и инновации — современные концепции». Москва, 14.07.2023. С. 22. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_54219946_95628487.pdf (дата обращения: 08.12.2023).

² Там же. С. 24.

³ Идрисов Ш. А. Развитие региональных и международных транспортных магистралей (новые шелковые пути) // Материалы МНПК «Современные процессы глобализации и регионализации: к новой пространственной организации общества». Секция II — Евразийское пространство: факторы, тенденции и перспективы трансформации. 10–11 ноября 2023 г. Санкт-Петербургский государственный университет. Институт науки о Земле. Санкт-Петербург, 2023. С. 25.

⁴ Там же. С. 26.

⁵ Лихачев отметил хорошую динамику Северного морского пути [Электронный ресурс] // ТАСС. 26.01.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19827901?ysclid=lsq19ykt025955392> (дата обращения: 20.05.2024).

Северного Ледовитого океана, так и строительством железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» (СШХ). М. М. Шац указывает, что «общие вложения в Северный широтный ход составят 236 млрд руб. Почти половина этой суммы — 105 млрд заложена в инвестпрограмму РЖД. Бюджетные расходы составят 30 млрд рублей. Государственные средства будут выделены в виде капитального гранта (форма частичной компенсации расходов)». Высокие затраты на прокладку путей объясняются суровыми природно-климатическими условиями Заполярья, но они, по оценкам специалистов, непременно оправдаются с лихвой¹. Российский международный торгово-транспортный проект СМП последовательно приводит партнеров и весь заинтересованный мир к пониманию всесторонней выгоды. Для этого продолжается создание необходимой инфраструктуры на всем протяжении трассы и портов обеспечения.

Интересы российской Арктики правительство страны готово доказывать и отстаивать на основе экспертиз и соответствующих документов; СМП и прилегающий к территориям РФ шельф не могут быть пересмотрены. По международным территориальным и морским законам, решениям Международного суда ООН права на континентальный шельф принадлежат тому государству, которое владеет береговыми территориями, т. е. шельф имеет отношение к континенту суверенного государства².

Переориентация российских компаний на поставки углеводородного сырья для стран Юго-Восточной Азии усилила транспортно-логистические каналы в том направлении. «Объемы прежних российских поставок после дискриминационно санкционных расторжений контрактов стран ЕС с российскими компаниями в большей части теперь осуществляются через “Турецкий поток”, через восточные каналы, опосредованные китайскими и в значительной мере индийскими компаниями. Такой обход западных санкций удовлетворяет и самих покупателей на Западе. Другой пример: отказ и затем повреждение новых нитей “Северного потока” открыл новые импульсы американскому влиянию на страны ЕС, поставляя также свой заметно дорогой СПГ³. Для стран ЕС, по разным оценкам, цена за 1 тыс. куб. м американского СПГ в 6–7 раз выше, чем в самих США»⁴.

Логические выводы о развитии ТЛМ на евразийском пространстве

Мировые процессы не стоят на месте, а нарастающие противоречивые вызовы все более нуждаются в адекватном понимании и координированных взаимодействиях отдельных государств и коалиционных решениях мирного и созидательного сосуществования разных стран в многополярном мире. В мире возможно единство с разными культурами, традициями, интересами. Только враги человечества могут проповедовать античеловеческие ценности от идей Т. Р. Мальтуса о необходимости войн и эпидемий до современных и многочисленных способов сокращения населения мира до так называемого «золотого миллиарда» [7, с. 42]. Объединяющих мир факторов и процессов достаточно много. «Катализатором всех этих процессов всегда будет оставаться рациональная организация и ускорение связей и взаимодействий всех участников рынка с учетом разных торгово-экономических интересов» [Там же].

Заключение

Добрососедские отношения и международные проекты должны развиваться без оппортунистических интересов государств-участников, должны основываться на принципах мирного сосуществования и сотрудничества, на взаимном уважении и строгом соблюдении международных законов и, наконец, на принципах «эффективного использования ресурсов», сохраняя приоритет рациональности, учитывая экологический фактор и риски.

¹ Выдашенко Л. А., Рыкова Л. А., Выдашенко В. А., Митракова П. В. Исследование грузовой базы северных регионов Российской Федерации при строительстве Северного широтного хода // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8. № 9. С. 428–435. DOI: 10.33619/2414-2948/82/48. EDN: MKBAIS.

² См.: Сб. науч. статей по итогам работы Международного научного форума «Наука и инновации — современные концепции» (Москва, 30 июня 2023 г.) / отв. ред. Д. Р. Хисматуллин. М.: Издательство Инфинити, 2023. 236 с. (Т. 2. С. 19–27).

³ СПГ — сжиженный природный газ.

⁴ Там же. С. 26.

Таким образом, развитие торгово-экономических связей и укрепление экономических интеграционных и кооперационных взаимодействий с совместным инвестированием проектов, объединение усилий коллективной безопасности и доверия между ЕАЭС со странами ШОС и другими странами-наблюдателями не заканчиваются лишь развитием ТЛМ, а закономерно тянут за собой и другие интеграционные взаимодействия в огромном Евразийском регионе, в том числе:

- концентрацию капиталов на магистральных и на околомагистральной инфраструктуре;
- кооперационные связи и производства (чаще всего китайские, российские, иранские, индийские на своих и сопредельных территориях прохождения ТЛМ);
- инвестиции, которые вытягивают за собой проектные методы финансирования, завязывая тесные финансовые отношения стран-участниц;
- рост национальных и локальных единых валют взамен декретированной расчетной единицы от частнокапиталистической, но с номинальной меткой «федеральная» Федеральной резервной системы США во всех торгово-экономических и инвестиционных отношениях;
- ускорение партнерских взаимодействий по всем регионам прохождения транспортных магистралей и развертывание новых автоматизированных технологий цифровой обработки грузов с минимальным количеством операторов;
- приоритет единым стандартам в информационном обеспечении, что уже налаживается на Евразийском пространстве по опыту китайских портов и портов в других регионах мира.

Все эти направления развития международного разделения труда потенциально расширят возможности безопасно инвестировать в регионах, получать адекватные доходы и развивать свои национальные экономики без советов и прямых вмешательств от теряющих гегемонию США и его сателлитов.

Литература

1. *Аветисян С. С., Алешин Д. А., Арнетт С. Г.* [и др.] Оценка интеграционных процессов ЕАЭС в сфере торговли: 2023 : международный доклад к XXIV Ясинской (Апрельской) международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2023 г. М. : Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 2023. 306 с. ISBN 978-5-7598-2782-5. EDN YHPBDE
2. *Вардомский Л. Б., Дадабаева З. А., Пылин А. Г.* [и др.] Каспийский регион в процессах регионализации Евразии : коллективный научный доклад / отв. ред. Р. Д. Вардомский. М. : Институт экономики РАН, 2023. 74 с. ISBN: 978-5-9940-0735-8
3. *Волгина Н. А., Лю П.* Китай в глобальных цепочках стоимости. М. : Кнорус, 2023. 174 с. EDN: OUFPNX
4. *Волков Л. В.* Ключевые глобальные тренды, влияющие на трансформацию современной экономики // Финансовые рынки и банки. 2022. № 4. С. 228–237. EDN: HGSJQQ
5. *Голова Д. В.* Влияние экономических и политических процессов на функционирование транспортных потоков на примере генезиса международных транспортных коридоров // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 12. С. 6577–6588. EDN: TPTSHA. DOI: 10.18334/epp.13.12.120161
6. *Гулый И. М.* Перспективы развития перевозок грузов по маршрутам мультимодального международного транспортного коридора «Север — Юг» // Экономика Центральной Азии. 2022. Т. 6. № 4. С. 341–354. EDN: LFERVW. DOI: 10.18334/asia.6.4.117073
7. *Идрисов Ш. А., Гиенко Г. В.* Региональные перспективы развития маркетинговой логистики // Актуальные проблемы экономики и права : сб. трудов. Киров : Межрегиональный центр инновационных технологий в образовании, 2019. С. 29–43 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39174024> (дата обращения: 18.05.2024). EDN: XCBWEP
8. *Ильин И. В., Лю В., Юдина Т. Н., Чжан Ч.* Особенности развития цифровой экономики России и Китая: российско-китайское сотрудничество в контексте глобальной цифровой экономики // Вестник Московского университета. Сер. 27: Глобалистика и геополитика. 2023. № 4. С. 5–22. EDN: ROVGOT. DOI: 10.56429/2414-4894-2023-46-4-05-22
9. *Куклина Е. А.* Два трека арктического сотрудничества БРИКС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2023. Т. 17. № 3. С. 25–36. EDN: ZIOQSA. DOI: 10.22394/2073-2929-2023-03-25-37

10. *Курyleв К., Малышев Д., Хотирвишвили А., Шабловский В.* ШОС и ЕАЭС в контексте Евразийской интеграции // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65. № 2. С. 81–88. EDN: VSHNAU. DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-2-81-8
11. *Меренков О. А.* Перспективы использования системы ЭРА-ГЛОНАСС в создании единого транспортного пространства ЕАЭС // *Транспортное дело России*. 2023. № 1. С. 62–64. EDN: BBAGMP. DOI: 10.52375/20728689_2023_1_62
12. *Шарова И. В., Голова Д. В.* Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств // *Экономика, предпринимательство и право*. 2023. Т. 13. № 4. С. 1153–1164. EDN: WJEDPY. DOI: 10.18334/epp.13.4.117486
13. *Шац М. М.* Грандиозный проект железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» // *Недропользование XXI век*. 2023. № 5–6. С. 30–37. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_56459679_96525247.pdf (дата обращения: 20.05.2024). EDN: BBKAAO
14. *Belov (Yurtaev) V. I., Binish.* India, Russia and Iran: A New Study on “North — South” International Transport Corridor // *Информация и инновации*. 2021. Т. 16. № 4. С. 18–25. EDN: NURQEY. DOI: 10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25
15. *Dynkin A. A., Baranovsky V. G., Kobrinskaya I. Y., Machavariani G. I.* Russia and the World: 2023 IMEMO Forecast // *Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН*. 2023. № 1. С. 13–26. EDN: ZYJTHH. DOI: 10.20542/afij-2023-1-13-26

Об авторах:

Агаева Айгуль Шамильевна, директор экспедиционно-логистической компании «Тамерлан» (Воронеж, Российская Федерация), бизнес-тренер, учитель и консультант в транспортно-логистических бизнес-проектах;
e-mail: ayka-2008@mail.ru

Идрисов Шамиль Агаевич, доцент кафедры экономики Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат экономических наук;
e-mail: idrisov-ma@ranepa.ru

References

1. Avetisyan S. S., Aleshin D. A., Arnett S. G. [et al.] Assessment of EAEU Integration Processes in the Field of Trade: 2023 : International Report to the XXIV Yasinsk (April) International Scientific Conference on Problems of Economic and Social Development, Moscow, 2023. Moscow : National Research University “Higher School of Economics”, 2023. 306 p. ISBN 978-5-7598-2782-5. (In Russ.) EDN: YHPBDE
2. Vardomsky L. B., Dadabaeva Z. A., Pylin A. G. [et al.] The Caspian Region in the Processes of Eurasian Regionalization : Collective Scientific Report / ed. by R. D. Vardomsky. Moscow : Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, 2023. 74 p. (In Russ.) ISBN: 978-5-9940-0735-8
3. Volgina N. A., Liu P. China in Global Value Chains. Mscow : Knorus, 2023. 174 p. (In Russ.) EDN: OUFPNX
4. Volkov L. V. Key Global Trends Influencing the Transformation of the Modern Economy // *Financial Markets and Banks [Finansovye rynki i banki]*. 2022. No. 4. P. 228–237. (In Russ.) EDN: HGSJOQ
5. Golova D. V. The Influence of Economic and Political Processes on Transport Flows: The Genesis of International Transport Corridors // *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law [Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo]* 2023. V. 13. No. 12. P. 6577–6588. (In Russ.) EDN: TPTSHA. DOI: 10.18334/epp.13.12.120161
6. Guly I. M. Prospects for the Development of Cargo Transportation along the International North-South Transport Corridor // *Journal of Central Asia Economy [Ekonomika Tsentral'noi Azii]*. 2022. V. 6. No. 4. P. 341–354. (In Russ.) EDN: LFERVW. DOI: 10.18334/asia.6.4.117073

7. Idrisov Sh. A., Gienko G. V. Regional Prospects for the Development of Marketing Logistics // Actual Problems of Economics and Law : collection of works. Kirov : Interregional Center for Innovative Technologies in Education, 2019. P. 29–43. [Electronic resource]. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39174024> (accessed: 18.05.2024). (In Russ.) EDN: XCBWEP
8. Ilyin I. V., Liu W., Yudina T. N., Zhang Ch. Features of Digital Economy Development in Russia and China: Russian-Chinese Cooperation in the Context of the Global Digital Economy // Bulletin of Moscow University. Ser. 27: Global Studies and Geopolitics [Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser. 27: Globalistika i geopolitika]. 2023. No. 4. P. 5–22. (In Russ.) EDN: ROVGOT. DOI: 10.56429/2414-4894-2023-46-4-05-22
9. Kuklina E. A. Two Tracks of BRICS Arctic Cooperation // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics [Evraziiskayaintegratsiya: ekonomika, pravo, politika]. 2023. V. 17. No. 3. P. 25–36. (In Russ.) EDN: ZIOQSA. DOI: 10.22394/2073-2929-2023-03-25-37
10. Kurylev K. P., Malyshev D. V., Khotivirshvili A. A., Shablovskii V. S. SCO and EAEU in the Context of Eurasian Integration // World Economy and International Relations [Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya]. 2021. V. 65. No. 2. P. 81–88. (In Russ.) EDN: VSHHAU. DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-2-81-8
11. Merenkov A. O. Prospects for the Use of the ERA-GLONASS System in the Creation of a Single Transport Space of the EAEU // Transport Business of Russia [Transportnoe delo Rossii]. 2023. No. 1. P. 62–64. (In Russ.) EDN: BBAGMP. DOI: 10.52375/20728689_2023_1_62
12. Sharova I. V., Golova D. V. International Transport Corridors and Their Impact on National Economic Development // Journal of Economics, Entrepreneurship and Law [Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo]. 2023. V. 13. No. 4. P. 1153–1164. (In Russ.) EDN: WJEDPY. DOI: 10.18334/epp.13.4.117486
13. Shatz M. M. The Grandiose Project of the Railway Line “Northern Latitudinal Way” [Electronic resource] // Subsoil Use of the XXI Century [Nedropol'zovanie XXI vek]. 2023. No. 5–6. P. 30–37. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_56459679_96525247.pdf (accessed: 20.05.2024). (In Russ.) EDN: BBKAOO
14. Belov (Yurtaev) V. I., Binish. India, Russia and Iran: A New Study on “North — South” International Transport Corridor // Information and Innovations [Informatsiya i innovatsii]. 2021. V. 16. No. 4. P. 18–25. EDN: NURQEY. DOI: 10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25.
15. Dynkin A. A., Baranovsky V. G., Kobrinskaya I. Y., Machavariani G. I. Russia and the World: 2023 IMEMO Forecast // Analysis and Forecasting. IMEMO Journal [Analiz i prognoz. Zhurnal IMEMO RAN]. 2023. No. 1. P. 13–26. EDN: ZYJTHH. DOI: 10.20542/afij-2023-1-13-26

About the authors:

Aigul Sh. Agaeva, Director of the Tamerlane forwarding and logistics Company (Voronezh, Russian Federation), business coach, teacher and consultant in transport and logistics business projects;
e-mail: ayka-2008@mail.ru

Shamil A. Idrisov, Associate Professor of the Department of Economics, North-West Institute of Management of the RANEPa (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Philosophy;
e-mail: idrisov-ma@ranepa.ru