

Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века

Артем Георгиевич Данков, Томский государственный университет,
Томск, Россия

Евгений Владимирович Савкович, Томский государственный университет,
Томск; Новосибирский государственный университет
экономики и управления, Новосибирск, Россия

Контактный адрес: artem.dankov.83@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Евразия на протяжении веков играла ключевую роль в формировании глобальных торговых и культурных связей. Транспортные коридоры являлись артериями, по которым циркулировали товары, идеи и люди, определяя экономическое и политическое развитие регионов. На протяжении истории эти коридоры претерпевали значительные трансформации, отражая эволюцию технологий, геополитических реалий и экономических приоритетов. От легендарного Шелкового пути до современных трансконтинентальных маршрутов, история транспортных коридоров Евразии – это история непрерывного развития и адаптации к меняющимся условиям. В статье представлены результаты исследования, главной целью которого был анализ процесса трансформации транспортного каркаса Евразии, который начался после распада СССР и продолжается до сих пор. Анализ проводился с учетом влияния транспортных коридоров на экономическое развитие, оптимизации существующих маршрутов и оценки потенциала развития новых. В основу анализа был положен системный подход – изучение транспортных коридоров как сложных систем, включающих в себя различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный и другие), инфраструктуру, логистические центры, таможенные процедуры, законодательную базу. Особое внимание уделено выявлению взаимосвязей между элементами системы и их влияния на функционирование коридоров. Трансформация транспортной системы континента, от железных дорог до контейнеровозов, способствовала экономическому росту, культурному обмену и интеграции стран, но также породила новые вызовы, которые требуют решения в XXI веке. Развитие транспортных коридоров Евразии – это непрерывный процесс, который будет продолжать формировать облик континента и влиять на судьбы народов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

транспортные коридоры, геополитика Евразии, международные отношения

Введение

Евразия на протяжении веков играла ключевую роль в формировании глобальных торговых и культурных связей. Транспортные коридоры являлись артериями, по которым циркулировали товары, идеи и люди, определяя экономическое и политическое развитие регионов. На протяжении истории эти коридоры претерпевали значительные трансформации, отражая эволюцию технологий, геополитических реалий и экономических приоритетов. От легендарного Шелкового пути до современных трансконтинентальных маршрутов, история транспортных коридоров Евразии – это история непрерывного развития и адаптации к меняющимся условиям.

В работе представлены результаты исследования, главной целью которого был анализ процесса трансформации транспортного каркаса Евразии, который начался после распада СССР и продолжается до сих пор. Анализ проводится с учетом влияния транспортных коридоров на экономическое развитие, оптимизации существующих маршрутов и оценки потенциала развития новых. В основу анализа положен системный подход – изучение транспортных коридоров как сложных систем, включающих в себя различные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный и другие), инфраструктуру, логистические центры, таможенные процедуры, законодательную базу. Особое внимание уделяется выявлению взаимосвязей между элементами системы и их влияния на функционирование коридоров.

Тематика развития транспортных коридоров в Евразии вызывает стабильный интерес со стороны отечественных и зарубежных исследователей. Концептуальные вопросы формирования транспортного каркаса Евразии были затронуты в серии докладов ООН¹, Европейской комиссии², Всемирного банка³, Азиатского банка развития⁴, Валдайского клуба⁵, Фонда «Росконгресс»⁶, Евразийского банка развития⁷, программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)⁸, Координационного комитета по развитию

- 1 "Joint Study on Developing Euro-Asia Transport Linkages," Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2008, accessed January 13, 2025, https://unece.org/dam/trans/doc/2008/wp5/earl_phase_1_e.pdf; "Euro-Asian Transport Linkages," Economic Commission for Europe, 2012, accessed January 13, 2025, https://unece.org/dam/trans/main/earl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf; Евро-азиатские транспортные связи. Введение в действие наземных транспортных соединений между Европой и Азией // ЕЭК ООН. Май 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://unece.org/dam/trans/doc/2019/wp5earl/ECE-TRANS-265r.pdf> (дата обращения: 13.01.2025); "Report on Best Practices for Effective Transit Transport Corridor Development and Management," UN-OHRLS, 2020, accessed January 13, 2025, https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldocs_publications/corridor-report-_final_un-ohrlls_28may2020.pdf; "Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport Between Europe and Asia," Economic Commission for Europe, 2019, accessed January 13, 2025, <https://digitallibrary.un.org/record/3813805?v=pdf>.
- 2 "Transport Infrastructure: Second Generation of the Work Plans of the 11 European Coordinators," European Commission, December 2016, accessed January 13, 2025, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/transport-infrastructure-second-generation-work-plans-11-european-coordinators-2017-01-11_en.
- 3 Средний торгово-транспортный коридор // Всемирный банк. Ноябрь 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6db8357f7577756fc20492968d8bc0ca-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-Executive-Summary-RUS.pdf> (дата обращения: 13.01.2025).
- 4 "Developing Economic Corridors in South Asia," Asia Development Bank, 2014, accessed January 13, 2025, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>.
- 5 К Великому океану... 2019.
- 6 Коридор «Север-Юг»: новые возможности для внешней торговли России. Информационно-аналитический дайджест // Росконгресс. Июнь 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://cdnweb.roscongress.org/upload/medialibrary/d17/whdqr623l-08m493ayjrvatr06v56n0e/koridor_sever_ug_rus.pdf?17174432221297403 (дата обращения: 13.01.2025).
- 7 Винокуров et al. 2024a; Винокуров et al. 2024b.
- 8 Расули, В.М. Транс-афганский транспортный коридор: перспективы для региональной торговли и интеграции. Презентация. 2020. [Электронный ресурс]. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_101_209_Railway-Dev-Plans-Afghanistan-ru.pdf (дата обращения: 13.01.2025).

Транскаспийского международного транспортного маршрута и многих других международных организаций и институтов.

В научной литературе существует значительное количество трактовок терминов «международный транспортный коридор» (МТК), «транспортный коридор» и «транспортный каркас». Различные интерпретации имеют одну общую черту – они видят в транспортных коридорах возможности расширять взаимодействие между государствами. При всем многообразии определений и интерпретаций, в данной работе используется определение МТК, данное в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Согласно этому документу, «“международный транспортный коридор” – это совокупность маршрутов, проходящих по территориям государств и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, а также совокупность технологических и организационно-правовых условий осуществления этих перевозок. К международным транспортным коридорам относятся в том числе международные транспортные коридоры “Запад – Восток” и “Север – Юг”, развитие которых нацелено на обеспечение эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки, увеличение объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, рост экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов Российской Федерации»¹.

Исследования в области развития транспортных коридоров в Евразии можно разделить на две большие группы. В исследованиях из первой группы основное внимание концентрируется на политических аспектах развития транспортного каркаса Евразии. К ней можно отнести работы С.А. Караганова², Д.Б. Малышевой³, С.А. Притчина⁴, Э.Т. Мехдиева и других⁵. Среди зарубежных публикаций к этой группе следует отнести работы Ван Цинсуна, А. Вани, П. Шриваставы и других исследователей⁶. Еще одна группа посвящена изучению, в первую очередь, экономических и инфраструктурных аспектов развития транспортных коридоров. Среди них можно отметить

1 Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // ИНФОРМАВТОДОР. Ноябрь 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/file/8157401> (дата обращения: 13.01.2025).

2 Караганов, С. Мы возвращаемся домой: о движении России к Азии // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 10 сентября 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/domoy-rossiya-aziya/> (дата обращения: 13.01.2025).

3 Малышева 2021; Малышева 2023.

4 Притчин 2022.

5 Савкович, Данков 2011; Подберезкина 2015.

6 Ayjaz Wani, “The Middle Corridor: Reviving Connectivity for EU – Central Asia Trade and India’s Strategic Imperative,” Observer Research Foundation, Occasional Paper no. 449, September 2024, accessed January 15, 2025, <https://www.orfonline.org/public/uploads/posts/pdf/20240912162858.pdf>; Pradeep Srivastava, “Regional Corridors in Regional Cooperation,” Asian Development Bank Economics, Working Paper Series no. 258, July 6, 2011, accessed January 15, 2025, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28889/ewp-258.pdf>; Wan Qingsong, “Will Central Asia Fall into a “Connectivity War” by Developing the Middle Corridor?,” Observer.com, August 11, 2024, accessed January 15, 2025, <https://news.sina.com.cn/w/2024-08-11/doc-incifrai5584953.shtml> [In Chinese].

исследования А.А. Безбородова¹, К. Рахимова², многих других отечественных³ и зарубежных авторов⁴.

При подготовке статьи изучены нормативно-правовые акты, отчеты и доклады международных организаций, международные соглашения, национальные стратегии и программы развития транспортной инфраструктуры. Обработаны статистические данные о грузообороте, пассажиропотоках, инвестициях в транспортную инфраструктуру для выявления тенденций развития транспортных коридоров и оценки их экономической эффективности. Проведены опросы экспертов в области транспорта, логистики, экономики, геополитики, получены оценки перспектив развития транспортных коридоров, выявлены проблемы и риски. Произведено сравнение транспортных коридоров Евразии между собой по различным критериям (протяженность, пропускная способность, экономическая эффективность, наличие ограничений), выявлены лучшие практики и опыт других стран в развитии транспортных коридоров.

Зарождение и развитие трансконтинентальных связей в Евразии

Начало XX в. ознаменовалось стремительным развитием железнодорожного транспорта. Транссибирская магистраль стала ключевым транспортным коридором, способствуя экономическому росту и освоению Сибири и Дальнего Востока. Бурное железнодорожное строительство в Российской империи способствовало интеграции Средней Азии и Кавказа в единую транспортную систему, стимулируя торговлю и оказывая цивилизующее воздействие.

Вторая половина XX в. ознаменовалась новой волной развития транспортных коридоров. Развитие автомобильного, авиационного и морского транспорта дополнило железнодорожные маршруты, создавая более гибкую и многоуровневую транспортную систему. Появление контейнерных перевозок произвело революцию в логистике, сделав международную торговлю более эффективной и доступной. В условиях холодной войны транспортные коридоры Евразии приобрели геополитическое значение. Развитие транспортных коридоров способствовало укреплению связей между государствами, несмотря на политические разногласия. Именно в период холодной войны была заложена трансъевропейская газотранспортная инфраструктура, которая служила основой многолетнего сотрудничества СССР и России с государствами Европы.

Впрочем, так и не удалось создать полноценную сеть железных и автомобильных дорог, которые соединяли бы всю Евразию. До конца XX в. Транссиб

1 Безбородов, А. Из варяг в Индию: какие перспективы есть у МТК «Север – Юг» // Группа компаний «РБК». 30 мая 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/industries/news/665834809a7947c4a0f7487f> (дата обращения: 13.01.2025).

2 Рахимов, К. Между Сциллой и Харибдой: какова судьба Транскорганской железной дороги? // Международный дискуссионный клуб «Валдай». 7 октября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/mezhdustsilloy-i-kharibdoj/> (дата обращения: 13.01.2025).

3 СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров... 2015.

4 Stephen Chen, "China-Pakistan Railway 'Worth It' at Estimated US\$58 Billion: Study," South China Morning Post, April 27, 2023, accessed January 13, 2025, <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3218413/china-pakistan-railway-worth-it-estimated-us58-billion-study>; Tabeta Shunsuke, "China Pours \$49bn into Tibetan Railway in Development Push," Nikkei Asia, March 4, 2021, accessed January 15, 2025, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-pours-49bn-into-Tibetan-railway-in-development-push/>.

оставался единственным¹ полноценным трансконтинентальным маршрутом, соединявшим Европу и берега Тихого океана.

Сухопутные транспортные коридоры серьезно уступали морским перевозкам в объемах и были ориентированы в основном на внутренние нужды государств Евразии. По мере формирования нового полюса экономической силы в Восточной Азии во второй половине XX в. основной объем международной торговли смещался на морские пути.

Из трансевразийских транспортных коридоров оказались исключены страны Южной и Юго-Восточной Азии, которые в силу географических и политических причин находятся в изолированном положении и опираются в основном на морские пути. Например, Индия, занимающая третье место в мире по ВВП (ППС), 90% своей внешней торговли осуществляет по морю. Другие крупные развивающиеся страны – Пакистан, Бангладеш, Таиланд и Вьетнам – демонстрируют похожие показатели.

Новые идеи транспортных коридоров Евразии: вызовы и перспективы

Современные идеи транспортных коридоров Евразии основываются на принципах мультимодальности и цифровизации. Ключевая задача – создание интегрированной транспортной системы, обеспечивающей бесперебойную доставку грузов и пассажиров различными видами транспорта – железнодорожному, автомобильному, морскому и воздушному.

На данный момент Евразийский транспортный каркас опирается на сеть из нескольких сформировавшихся в XX в. коридоров, которые соединяют побережье Тихого океана и Европу. Основными коридорами являются: Северный евразийский коридор, основу которого составляет Транссиб; Центральный евразийский коридор (по линии Европа – Россия – Центральная Азия – Западный Китай), который на современном этапе ограничен из-за конфликта на Украине; Южный евразийский коридор (Турция – Иран – Афганистан – Пакистан), опирающийся на крайне слабую инфраструктуру; а также международные транспортные коридоры (МТК) «Север – Юг» (Россия – Каспийский регион – Иран) и ТРАСЕКА, или, в современном издании, «Срединный коридор» (по линии Турция – Южный Кавказ – Центральная Азия – Западный Китай). Все эти коридоры имеют мультимодальный характер, однако только МТК «Север – Юг» ориентирован меридионально, в то время как остальные носят широтный характер.

Развитие Евразийского транспортного каркаса сталкивается с рядом вызовов. Геополитическая нестабильность в отдельных регионах Евразии, конкуренция между крупными державами, а также социально-экономические и экологические проблемы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, – все это требует комплексного подхода. Меняется мировой демографический и экономический ландшафт. Экономика и политика Евразии – это не только два полюса,

1 За исключением периода 1954–1960 гг., когда существовал железнодорожный перегон Дружба – Алашанькоу на границе Казахской ССР и китайского Синьцзяна, построенный в период советско-китайского сближения, впоследствии разобранный и вновь соединенный в 1990 году.

Европа и Китай, но и центры силы. На севере – это Россия, а на юге континента сформировались три новых полюса – Ближний Восток, Южная и Юго-Восточная Азия. Несмотря на санкционные ограничения, Россия вместе с партнерами по ЕАЭС – это четвертая экономика мира по ППС и почти 200 млн населения. На пространстве Ближнего Востока от Ирана до Египта и от Турции до Йемена проживает более 500 млн человек, население Южной Азии стремительно приближается к 2 млрд, а Юго-Восточная Азия является домом для 600 млн человек. В общей сложности на южной оконечности Евразийского континента проживает более 3 млрд человек, что составляет почти 40% населения планеты. Совокупная доля стран Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии в мировом производстве – около 22%. Здесь расположены несколько крупнейших экономик мира: Индия (3-е место по ППС), Индонезия (8-е место) и Турция (11-е место).

Статистика показывает, что торговля России и Китая со странами Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии в последние годы растет высокими темпами. В 2023 г. объем двусторонней торговли достиг впечатляющих 912 млрд долларов, что составляет 19,7% от всей внешней торговли АСЕАН и 15,9% от внешней торговли Китая, а также значительно превышает торговлю Китая с европейскими странами или США. С 2020 г. Китай и АСЕАН являются крупнейшими торговыми партнерами друг друга¹. С 2022 г. на торговлю со странами Азии приходится почти 70% внешней торговли России². Китай, Индия и Турция стали главными торговыми партнерами России по итогам 2023 года³.

Таким образом, имеет место серьезное противоречие. С одной стороны, очевидно, что растет торговля по линии Север – Юг (Россия – Ближний Восток и Южная Азия, Китай – АСЕАН), а с другой – существующий транспортный каркас, который выстраивался по линии Запад – Восток, не отвечает растущим запросам на логистику. На данном этапе выручает морская доставка. Но основные морские торговые маршруты из России идут через Балтийское и Черное моря, а из Китая – через Южно-Китайское море. Все эти пути сходятся в одной точке – Красном море и Суэцком канале. Все перечисленные регионы (пожалуй, за исключением Балтийского моря) – это зоны повышенных рисков в области безопасности, которые в случае обострения конфликтов будут закрыты для транзита.

Россия и Китай нуждаются в диверсификации транспортных и логистических маршрутов и наращивании их сухопутной составляющей. Оба государства ищут новые варианты конфигурации транспортного каркаса Евразии, в том числе через развитие меридиональных коридоров. Еще с начала 2000-х гг. Россия делала упор на развитие МТК «Север – Юг» из Санкт-Петербурга через Каспийское море к Персидскому заливу, а Китай, также с 2000-х гг., начал продвигать идеи новых коридоров, которые позволили бы ему выйти на рынки Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии (например, Экономический

- 1 “Looking into the Future Seeking Common Development to Advance the Building of a Closer ASEAN-China Community with a Shared Future,” The Mission of the People's Republic of China to ASEAN, March 4, 2024, accessed January 15, 2025, https://asean.china-mission.gov.cn/eng/stxw/202403/t20240304_11253496.htm.
- 2 Экспорт и импорт товаров Российской Федерации по группам стран // Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. URL: https://customs.gov.ru/storage/document/document_statistics_file/2024-02/13/Tcnc/%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%8B122023.xlsx (дата обращения: 15.01.2025).
- 3 Среди главных торговых партнеров России не осталось западных стран // РИА Новости. 7 апреля 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20240407/torgovlya-1938338018.html> (дата обращения: 15.01.2025).

коридор Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма). С 2013 г. в рамках инициативы «Пояс и путь» продвижение транспортно-логистических проектов пошло гораздо интенсивнее. Речь идет о железной дороге по маршруту Китай – Киргизия – Узбекистан, проекте транспортного коридора Китай – Таджикистан – Афганистан, о китайско-пакистанском экономическом коридоре, ключевыми задачами которого стали модернизация железных дорог в Пакистане и организация устойчивой логистической связи Синьцзяна и северных районов Пакистана с выходом к Аравийскому морю; коридоре Китай – Мьянма к побережью Бенгальского залива; а также Трансазиатской железной дороге по маршруту Китай – Лаос – Таиланд – Малайзия – Сингапур¹.

Основные тренды, влияющие на трансформацию транспортного каркаса Евразии

Если в среднесрочной перспективе противостояние Китая и США сохранится, это повлечет еще большую переориентацию Китая на торговлю с Россией, Европой, Ближним Востоком и Юго-Восточной Азией. Наряду со стремлением расширять экспорт товаров Китай принял на вооружение стратегию расширения экспорта услуг и капитала. Инициатива «Пояс и путь», сухопутная компонента которой называется «Экономический пояс Шелкового пути», направлена на создание обширной сети транспортных коридоров, соединяющих Китай с Европой, Африкой, Ближним Востоком, Южной и Юго-Восточной Азией. Инициатива предполагает развитие железных дорог, автомобильных дорог, морских портов и других видов инфраструктуры, а также стимулирование инвестиций и торговли между странами-участницами.

Очевидно, что развитие нового транспортного каркаса Евразии должно учитывать растущее экономическое и политическое значение Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии. Именно развитие экономических связей Китая и России с этими регионами создает спрос на новые маршруты. Однако развитие новой сети транспортных коридоров идет гораздо медленнее, чем изначально предполагалось. Тем не менее можно с большой долей вероятности прогнозировать, что к середине XXI в. завершится переформатирование транспортного каркаса Евразии за счет строительства автомобильных и железных дорог, а также сети газопроводов вдоль меридианов. За транспортным коридором «Север – Юг» последуют новые маршруты: Европейская часть России – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан; Западная Сибирь – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан; железная дорога Китай – Киргизия – Узбекистан с дальнейшим выходом на Ближний Восток и Южную Азию; трансафганская железная дорога Узбекистан – Афганистан – Пакистан; Хунджерабская железная дорога из Синьцзяна в Пакистан; железная дорога Китай – Мьянма; трансазиатская железная дорога Китай – Лаос – Таиланд – Малайзия – Сингапур. Это позволит связать все новые региональные центры и создать транспортную основу для развития Большого евразийского партнерства.

1 «Один пояс – один путь»: что нужно знать о проекте // Коммерсант. 18 октября 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6282836>. (дата обращения: 13.01.2025).

Для полноценного развития и диверсификации российского экспорта в условиях существующих международных ограничений одного коридора «Север – Юг» совершенно недостаточно, нужно думать о формировании еще как минимум двух меридиональных коридоров мультимодального типа, в которых Россия принимает деятельное участие. Первый коридор по маршруту Урал – Западная Сибирь – Центральная Азия – Афганистан – Пакистан с ответвлением на Синьцзян должен соединить российские промышленные и сырьевые центры на Урале и в Западной Сибири, а также промышленные центры Синьцзяна со странами Центральной и Южной Азии. Второй коридор Дальний Восток – Монголия – Китай – страны Юго-Восточной Азии должен соединить ресурсный потенциал Северо-Востока Евразии с экономическими центрами Восточной и Юго-Восточной Азии. Меридиональные коридоры мультимодального типа будут дополнены новыми широтными коридорами: железнодорожной линией Аягоз – Бахты на границе Китая и Казахстана, строительство которой началось осенью 2023 г., и железной дорогой Китай – Киргизия – Узбекистан, строительство которой началось в декабре 2024 года. Таким образом, сформируется сеть транспортных коридоров, которая позволит перераспределять потоки грузов во всех направлениях, полноценно включит в транспортный каркас континента страны Южной и Юго-Восточной Азии, а также позволит Центральной Азии занять ключевое место в системе маршрутов, соединяющих Север и Юг Евразии.

Ключевые проблемы и ограничения развития новых транспортных коридоров Евразии

Для формирования новой конфигурации транспортного каркаса в Евразии, во-первых, необходимо достроить несколько довольно крупных участков транспортной инфраструктуры в Монголии, Китае, Казахстане, Киргизии, Узбекистане, Иране, Афганистане, Пакистане, Мьянме и Таиланде. Во-вторых, нужно решить вопрос обеспечения безопасности на пути прохождения новых транспортных маршрутов. Афганистан, Пакистан, Мьянма – это зоны многолетних конфликтов и действия многочисленных вооруженных группировок. В-третьих, создание новых транспортных коридоров требует огромных инвестиций. Например, строительство небольшого участка железной дороги протяженностью 162 км между городами Решт и Астара в Иране, который завершит создание сквозного железнодорожного коридора в рамках МТК «Север – Юг», оценивается в 1,6 млрд евро¹. 422 км железной дороги Куньмин – Вьентянь были построены за 6 млрд долларов². Строительство Трансафганской железной дороги протяженностью в 760 км обойдется в 8,2 млрд долларов³. Хунджеабская железная дорога из северного Пакистана в Синьцзян протяженностью 737 км, являющаяся самым дорогим

- 1 Россия даст в кредит €1,3 млрд на строительство железной дороги в Иране // Группа компаний «РБК». 17 мая 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/17/05/2023/6464d6bd9a794744d3582605> (дата обращения: 15.01.2025).
- 2 “The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific,” ASEAN Briefing, December 21, 2021, accessed January 15, 2025, <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>.
- 3 В Пакистане огласили новую стоимость строительства Трансафганской железной дороги // Медиа-группа «Asia-plus», 6 декабря 2022. [Электронный ресурс]. URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/world/20221206/v-pakistane-oglasili-novuyu-stoimost-stroitelstva-transafganskoi-zheleznoi-dorogi> (дата обращения: 15.01.2025).

проектом транспортной инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь», оценивается в 57,7 млрд долларов¹. Столь высокая цена объясняется тем, что дорога пройдет в экстремальных климатических условиях высокогорья. Единственным государством, готовым взять на себя такие расходы и обладающим соответствующими технологиями, является Китай. В 2021 г. Китай начал строительство железнодорожной линии, которая соединит Лхасу и Чэнду протяженностью 1800 км. Стоимость строительства оценивается в 49,4 млрд долларов². Очевидно, что в краткосрочной перспективе для России инвестиции в зарубежные проекты подобных размеров невозможны, однако участие в международных консорциумах по строительству, например, Трансафганской железной дороги – вполне подъемная задача.

Развитие новых транспортных коридоров даст России выход на новые растущие рынки азиатских стран. В контексте подписанных соглашений о создании зон свободной торговли в рамках ЕАЭС с Вьетнамом и Ираном это даст мощный толчок для расширения экспорта, прежде всего несырьевых товаров и продовольствия. Однако при развитии международных транспортных коридоров не следует забывать о модернизации собственной транспортной инфраструктуры. Как представляется, здесь имеют место три приоритета: модернизация транспортной инфраструктуры в Европейской части России; расширение пропускной способности Транссиба и Байкало-Амурской магистрали; развитие Северного морского пути.

Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль – символы освоения и развития огромных территорий Сибири и Дальнего Востока России. Развитие инфраструктуры, модернизация подвижного состава, оптимизация логистических процессов позволят увеличить их пропускную способность и привлечь новые грузовые потоки. Особое внимание уделяется повышению скорости движения поездов, что позволит сократить время доставки грузов и повысить конкурентоспособность магистралей. Транссиб и БАМ имеют огромный потенциал для дальнейшего развития.

Северный морской путь является стратегически важным транспортным коридором, связывающим европейскую и дальневосточную части России, а также обладающим потенциалом для экспортных грузовых перевозок. Обозначившееся в последние десятилетия сокращение ледяного покрова в Арктике способствует расширению внимания к этому маршруту.

Новые идеи транспортных коридоров Евразии – это стратегический выбор, определяющий будущее региона. Реализация этих идей требует совместных усилий государств Евразии, международных организаций и частного сектора. Только путем объединения их потенциалов возможно создать транспортную систему, которая будет способствовать процветанию и устойчивому развитию всего континента. Полноценный транспортный каркас в Евразии невозможен без создания сбалансированной сети транспортных коридоров не только в широтном,

1 Stephen Chen, "China-Pakistan Railway 'Worth It' at Estimated US\$58 Billion: Study," South China Morning Post, April 27, 2023, accessed January 13, 2025, <https://www.scmp.com/news/china/science/article/3218413/china-pakistan-railway-worth-it-estimated-us58-billion-study>.

2 Tabeta Shunsuke, "China Pours \$49bn into Tibetan Railway in Development Push," Nikkei Asia, March 4, 2021, accessed January 15, 2025, <https://asia.nikkei.com/Economy/China-pours-49bn-into-Tibetan-railway-in-development-push/>.

но и в меридиональном направлениях. Трансформация транспортной системы континента, от железных дорог до контейнеровозов, способствовала экономическому росту, культурному обмену и интеграции стран, но также породила новые вызовы, которые требуют решения в XXI веке. Развитие транспортных коридоров Евразии – непрерывный процесс, который будет продолжать формировать облик континента и влиять на судьбы народов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Винокуров, Е., Амангельды, С., Ахунбаев, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А. Евразийский транспортный каркас. Доклад 24/6. Алматы: Евразийский банк развития, 2024а.
- Vinokurov, E., S. Amangel'dy, A. Ahunbaev, A. Zabojev, A. Kuznecov, A. Malahov. *Evrazijskij transportnyj karkas. Doklad 24/6*. Almaty: Evrazijskij bank razvitija, 2024a [In Russian].
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чувеев, С., Адахаев, А. Инфраструктура Евразии: краткосрочные и среднесрочные тренды. Доклады и рабочие документы 24/3. Алматы: Евразийский банк развития, 2024б.
- Vinokurov, E., A. Ahunbaev, S. Chuev, A. Adahaev. *Infrastruktura Evrazii: kratkosrochnye i srednesrochnye trendy. Doklady i rabochie dokumenty 24/3*. Almaty: Evrazijskij bank razvitija, 2024b [In Russian].
- К Великому океану: хроника поворота на Восток. Сборник докладов Валдайского клуба. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай», 2019.
- K Velikomu okeanu: hronika povorota na Vostok. Sbornik dokladov Valdajskogo kluba. M.: Fond razvitija i podderzhki Mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valdaj», 2019 [In Russian].
- Ларин, О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4. С. 152–170.
- Larin, Oleg N. "Perspektivy integracii transportnyh sistem Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza." *Problemy nacional'noj strategii*, no. 4 (2017): 152–170 [In Russian].
- Малышева, Д. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № II (LI). С. 59–72. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2021-2-59-72>.
- Malysheva, Dina. "International North-South Transportation Corridor in the Strategy of Russia." *Russia and New States of Eurasia*, no. II (LI) (2021): 59–72. [In Russian].
- Малышева, Д. Россия и транзитные коридоры Евразии // Россия и новые государства Евразии. 2023. № II (LIX). С. 91–102. <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-2-91-102>.
- Malysheva, Dina. "Russia and Eurasia's Transit Corridors." *Russia and New States of Eurasia*, no. II (LIX) (2023): 91–102 [In Russian].
- Мехдиев, Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС. Международная аналитика. 2018. № 2. С. 47–56. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56>.
- Mekhdiev, Elnur T. "Euro-Asian Transport Corridors and the Eurasian Economic Union." *Journal of International Analytics*, no. 2 (2018): 47–56 [In Russian].
- Подберёзкина, О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 1. С. 161–169. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-1-40-161-169>.
- Podberezkina, Olga A. "Transport Corridors in the Russian Integration Projects, the Case of the Eurasian Economic Union." *MGIMO Review of International Relations*, no. 1 (2015): 161–169 [In Russian].
- Притчин, С.А. Место Центральной Азии и Каспийского региона в энергетической и транспортной стратегии Турции. Геоэкономика энергетики. 2022. Т. 19. № 3. С. 21–36.
- Pritchkin, Stanislav A. "The Place of Central Asia and the Caspian Region in Turkey's Energy and Transport Strategy." *Geoeconomics of Energetics* 19, no. 3 (2022): 21–36 [In Russian].
- Савкович, Е.В., Данков, А.Г. Развитие транспорта в Китае и Центральной Азии в контексте формирования трансевразийских транспортных коридоров // Сравнительная политика. 2011. Т. 2. № 4. С. 98–108.
- Savkovic, Evgeniy V., and Artem G. Dankov. "Transport Development in China and Central Asia in the Context Formation of Trans-Eurasian Transport Corridors." *Comparative Politics Russia* 2, no. 4 (2011): 98–108 [In Russian].
- СТЕК: Система транспортных евразийских коридоров / сост. А.В. Воробьев, К.К. Рахимов, А.Д. Собянин. Пушкино: Центр стратегической конъюнктуры, 2015.
- STEK: Sistema transportnyh evrazijskih koridorov, compiled by Alexander V. Vorob'ev, Kubat K. Rahimov, Alexander D. Sobjanin. Pushkino: Centr strategicheskoy kon'junktury, 2015.

Сведения об авторах

Артём Георгиевич Данков,

к.ист.н., доцент кафедры мировой политики, Томский государственный университет

634050, Россия, Томск, пр. Ленина, 36

e-mail: artem.dankov.83@mail.ru

Евгений Владимирович Савкович,

д.ист.н., профессор кафедры востоковедения, Томский государственный университет

634050, Россия, Томск, пр. Ленина, 36

профессор кафедры мировой экономики, международных отношений и права,

Новосибирский государственный университет экономики и управления

630099, Россия, Новосибирск, ул. Каменская, 52

e-mail: savkovichy@yandex.ru

Дополнительная информация

Поступила в редакцию: 22 января 2025.

Переработана: 14 марта 2025.

Принята к публикации: 17 марта 2025.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Данков, А.Г., Савкович, Е.В. Трансформация транспортного каркаса Евразии в начале XXI века // Международная аналитика. 2025. Том 16 (1). С. 198–210.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210>

Transformation of the Transport Framework of Eurasia in the Beginning of the 21st Century

ABSTRACT

For centuries, Eurasia has played a key role in shaping global trade and cultural ties. Transport corridors have been the arteries through which goods, ideas, and people have circulated, determining the economic and political development of regions. Throughout history, these corridors have undergone significant transformations, reflecting the evolution of technology, geopolitical realities, and economic priorities. From the legendary Silk Road to modern transcontinental routes, the history of Eurasian transport corridors is a history of continuous development and adaptation to changing conditions. This paper presents the results of a study aimed at analyzing the transformation of Eurasia's transport framework that began after the collapse of the USSR and continues to this day. The analysis was conducted taking into account the impact of transport corridors on economic development, optimization of existing routes, and assessment of the development potential of new ones. The analysis of the transformation of the Eurasian transport framework was based on a systems approach – the study of transport corridors as complex systems that include various types of transport (rail, road, air and others), infrastructure, logistics centers, customs procedures, and the legislative framework. Particular attention is paid to identifying the relationships between the elements of the system and their impact on the functioning of the corridors. The transformation of the continent's transport system, from railways to container ships, has contributed to economic growth, cultural exchange and integration of countries, but has also given rise to new challenges that require solutions in the 21st century. The development of Eurasian transport corridors is an ongoing process that will continue to shape the appearance of the continent and influence the destinies of peoples.

KEYWORDS

transport corridors, geopolitics of Eurasia, international relations

Authors

Artem G. Dankov,

PhD (Hist.), Associate Professor, Department of World Politics, Tomsk State University
36, Lenina avenue, Tomsk, Russia, 634050

e-mail: artem.dankov.83@mail.ru

Evgeniy V. Savkovich,

PhD (Hist.), Professor, Department of Oriental Studies, Tomsk State University
36, Lenina avenue, Tomsk, Russia, 634050

Professor, Department of World Economy, International Relations and Law,
Novosibirsk State University of Economics and Management
52, Kamenskaya street, Novosibirsk, Russia, 630099

e-mail: savkovichy@yandex.ru

Additional information

Received: January 22, 2025. Revised: March 14, 2025. Accepted: March 17, 2025.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the authors.

For citation

Dankov, Artem G., and Evgeniy V. Savkovich. "Transformation of the Transport Framework
of Eurasia in the Beginning of the 21st Century."
Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 198–210.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-198-210>