

УДК 338.242.2

DOI: 10.37890/jwt.vi74.350

Перезагрузка международного транспортного коридора «Север – Юг»

В.И. Минеев¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

Д.А. Почекаев¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8856-8079>

¹*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. Соглашение о создании международного транспортного коридора «Север – Юг» между Россией, Ираном и Индией было подписано в сентябре 2000 года. Договаривающиеся стороны предполагали увеличить торговый обмен и транзитные перевозки в целях ускорения экономического роста как в самих странах, так и в регионах прохождения маршрута. Последующие события в мире способствовали внесению серьезных корректив, оказавших негативное влияние на его развитие: ряд волн экономического спада, вторжение США в Ирак и Афганистан, возникновение инициативы «один пояс- один путь», специальная военная операция России на Украине. Все это привело к существенному изменению товарных потоков и пониманию значимости данного транспортного коридора.

Ключевые слова. Международные транспортные коридоры, внешнеторговые перевозки водным транспортом, их эффективность, конкурентоспособность.

Reloading of the international transport corridor "North-South"

Valery I. Mineev¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-000-5079-7922>

Dmitry A. Pochekaev¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8856-8079>

¹*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

Abstract. The agreement on the creation of the international transport corridor "North-South" between Russia, Iran and India was signed in September 2000. The contracting parties intended to increase trade exchange and transit traffic in order to accelerate economic growth both in the countries themselves and in the regions of the route. Subsequent events in the world contributed to the introduction of serious adjustments that had a negative impact on its development: a series of economic downturns, the US invasion in Iraq and Afghanistan, the emergence of the One Belt, One Road Initiative, and Russia's special military operation in Ukraine. All this led to a significant change in commodity flows and an understanding of the significance of this transport corridor.

Keywords. International transport corridors, foreign trade transportation by water transport, their efficiency, competitiveness.

Введение

В результате экономических санкций, введенных коллективным Западом после начала специальной операции России в Украине, грузооборот портов Азово - Черноморского и Балтийского бассейнов резко сократился. Одно из возможных решений проблемы – это переориентация грузопотоков с западного направления на южное и использование мультимодального маршрута МТК «Север – Юг».

В 1999 г. группа российских, иранских и индийских транспортных фирм подписала соглашение об экспортно-импортной транспортировке контейнеров по этому пути, придав ему официальный статус. В сентябре 2000 г. на второй Евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге между Россией, Ираном и Индией было подписано межправительственное соглашение, которое провозглашало создание транспортного коридора под названием «Север – Юг». В феврале 2002 г. РФ ратифицировала это соглашение, а в мае страны-участницы подписали протокол об официальном открытии МТК.

Начало было многообещающим и за 2000 и 2001 годы было перевезено 2400 сорокафутовых контейнеров группой ирано-индийской и ирано-российской компаний. Однако в 2002 году движение по коридору было прекращено. Остался действующим лишь участок, соединяющий Россию и Иран по Каспийскому морю. Причины приостановки называют разные: и технико-логистические, и финансовые, и политические, и стратегические [1].

Несмотря на это, проект МТК «Север – Юг» остается привлекательным не только в сложившейся геополитической обстановке, но и в перспективе [2,3].

Методология

Санкции коллективного Запада привели к закрытию не только Европы, но, по большому счету, и Мирового океана. В этих условиях МТК «Север – Юг» может стать одним из основных маршрутов экспортно-импортных перевозок. Однако на протяжении более 20 лет ни Россия, ни Иран не проявляли к нему особого интереса. В итоге транспортный коридор представляет собой набор логистически не связанных между собой маршрутов с неразвитой инфраструктурой и проблемами юридического характера. Однако страны, тяготеющие к нему, заинтересованы в реализации его транзитного потенциала. Сегодня России крайне важно превратить его в работающий транспортный коридор с соответствующей инфраструктурой, что может послужить хорошим стимулом для российской экономики.

Целью настоящего исследования является оценка возможности эффективного функционирования МТК «Север – Юг» и потенциального строительства транс-Иранского Каспийского канала. При проведении исследований были использованы методы сравнительного анализа и типологии.

Результаты

Анализ стратегических документов развития транспортной системы России свидетельствует о том, что проект МТК «Север – Юг» около двадцати лет находит себе место в стратегических документах Российского Правительства, однако конкретные задачи по нему не ставились и соответствующие расходы не предусматривались [4 -8].

Так, стратегия развития железнодорожного транспорта 2008 года не предусматривала строительство участков железных дорог, которые могли бы быть частью МТК «Север – Юг».

В стратегии развития транспорта до 2030 года, утвержденной Правительством в 2011 году, актуализированы целевые ориентиры по видам транспортной деятельности ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» и Государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Однако развитию южного направления в стратегии внимание практически не уделяется.

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной в 2016 году предусматривались мероприятия способствующие повышению провозной способности Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, реализация которых привела бы к увеличению объемов перевозок в европейских бассейнах к 2030 году в 2,2 раза по

сравнению с 2010 годом, в том числе транзитных грузов по МТК «Север – Юг». Однако объем перевозок грузов и объем их переработки в портах внутренним водным транспортом после 2012 года имеет тенденцию к снижению, и его удельный вес в общем объеме перевозок в 2021 году составил лишь 1,6 % (Рис.1). Федеральным проектом «Внутренние водные пути» за счет строительства Нижегородского низконапорного гидроузла и Багаевского гидроузла на Дону планировалось увеличение пропускной способности внутренних водных путей соответственно на 36,6 и 19 млн. т. Однако строительство гидроузлов по тем или иным причинам сдвинулось на более позднюю перспективу.

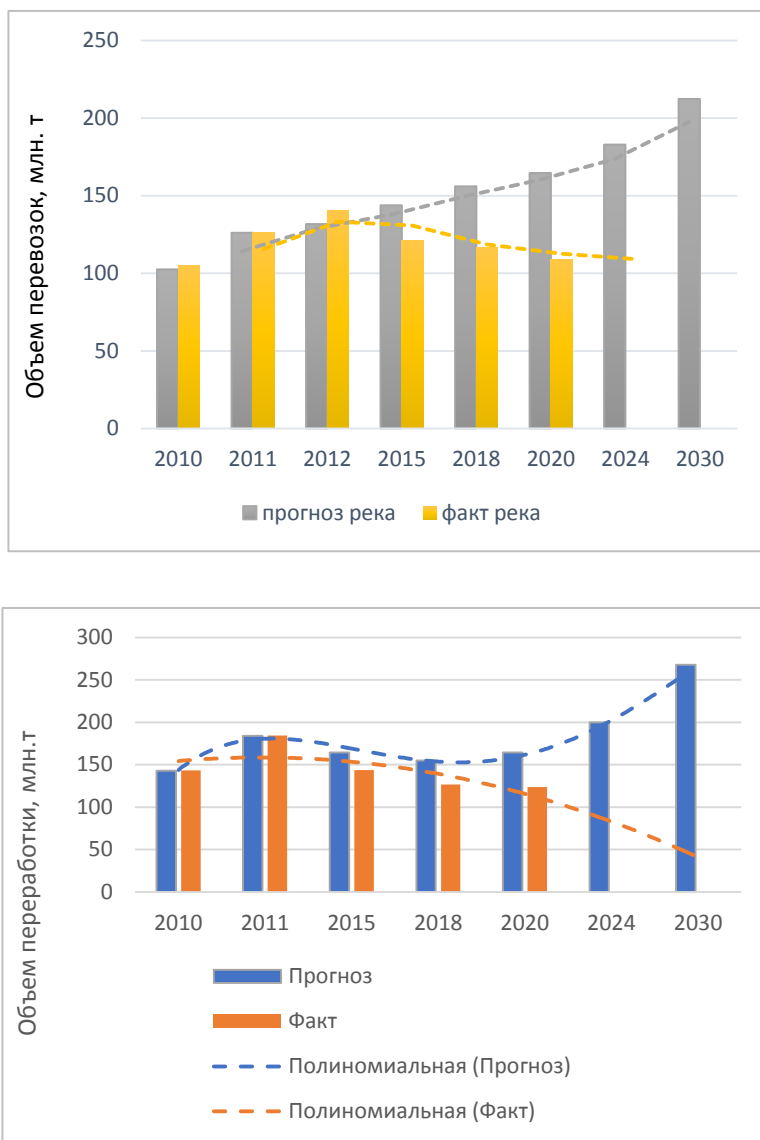


Рис. 1. Прогноз объема перевозок и переработки в портах внутренним водным транспортом по базовому варианту стратегии и его выполнение.

Источник: по данным информационно-статистического бюллетеня Транспорт России и [7]

Из всего перечня стратегических правительственных документов в области транспорта наиболее конкретным в отношении МТК «Север – Юг» является «Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.». В документе отмечается, что сотрудничество в Каспийском регионе могло бы быть более эффективным и создать необходимые условия для увеличения объемов грузопотоков через российские порты⁷. Несмотря на положительные сдвиги в торговле между Россией и Ираном, доля последнего в российской торговле остается едва заметной: всего 0,5%. При этом экспорт из России превышает импорт из Ирана более, чем в три раза. Проблема участия Индии в транспортном коридоре заключается в том, что основными торговыми партнерами Индии являются Китай, США и ОАЭ, на их долю приходится порядка 30% всей внешней торговли Индии. Доля России во внешней торговле Индии так же, как и доля Индии во внешней торговле России находится на уровне 1-2 %⁸. В перспективе с целью увеличения товарооборота в качестве обратной загрузки в порты Ирана и Индии предполагается использование сельхозпродукции Северо-Кавказского Федерального округа, что также положительно скажется на развитии этого региона. Реализация предусмотренных мероприятий предполагала строительство к 2025 году нового морского глубоководного порта в г. Каспийске, а также сопутствующей инфраструктуры: железнодорожных и автомобильных подходов, складских помещений. Финансирование строительства порта планировалось на основе государственно-частного партнерства, при этом частные инвестиции должны были быть основными, источник которых неочевиден.

Неопределенность с источниками финансирования послужила, по всей видимости, причиной отсутствия упоминания о терминале в Каспийске в «Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года». В федеральном проекте «Морские порты России» отсутствуют также сведения о строительстве терминала. В данном документе лишь отмечается, что в портах Каспия в 2019–2024 годах предусмотрено увеличение мощности каспийских портов на один млн. тонн в результате развития портовой инфраструктуры.

В своем указе от 07.05.2018 г. Президент России упоминает МТК «Север – Юг» дважды. Во-первых, согласно этому указу, правительство на основе стратегии пространственного развития России должно до 1 октября 2018 года утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, обеспечивающий к 2024 году развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север – Юг». Однако список поручений к этому пункту из 7 подпунктов относится лишь к МТК «Запад – Восток». Еще одно упоминание встречается в пункте касающегося электрификации МТК «Север – Юг».

В Стратегии пространственного развития России до 2025 года, утвержденной в феврале 2019 г. отмечается, наряду с МТК «Восток – Запад», приоритетность МТК «Север – Юг» для целей развития магистральной транспортной инфраструктуры. Стратегией предусматривается *«увеличения мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Азово-Черноморского, Балтийского, Дальневосточного, Арктического и Каспийского бассейнов; создание инфраструктуры связи для беспроводной передачи данных на автомобильных дорогах федерального значения и железных дорогах, входящих в первую очередь в транспортные коридоры "Запад - Восток" и "Север – Юг"»*⁹. Этот документ свидетельствует также о том, что МТК

⁷ Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.

⁸ Коновалова Ю. А. Россия – Индия: особенности взаимной торговли на современном этапе. Вестник РУДН. Серия: Экономика. Т.25. №3. С7295-308

⁹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года

«Север – Юг» как проект с конкретными датами исполнения и целевыми показателями не просматривается.

В ноябре 2021 г. утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., в которой скорректированы цели и задачи транспорта с учетом негативных последствий, вызванных пандемией коронавирусной инфекцией. В документе декларируется развитие международных транспортных коридоров, проходящих через Россию. Отмечается, что наличие конкретных железнодорожных маршрутов между Россией и Азербайджаном обеспечивают грузопоток по МТК «Север – Юг». Однако для реализации его как проекта региональной интеграции необходимо наращивать мощности товаропотока. В этой связи существует потенциал привлечения транзитных грузопотоков из стран глобального Востока, Персидского и Оманского заливов¹⁰. В качестве цели при ликвидации лимитирующих участков на Единой глубоководной системе России планируется увеличение на 13 млн. тонн транзитной пропускной способности по МТК «Север – Юг». Однако примечательным является то, что в Стратегии Каспийский бассейн как таковой не упоминается, а подается в совокупности с Азово-Черноморским бассейном.

Проведенный анализ показал, что до недавнего времени МТК «Север – Юг» не являлся проработанной стратегической целью правительства России. Он мало упоминался в стратегических документах развития транспорта, целевые показатели его развития и сроки их достижения приводились без подробностей. Развитие транспортного коридора предусматривалось лишь в будущем. Причиной такого состояния дел могли быть вторичные санкции, грозившие тем, кто сотрудничает с Ираном без специального разрешения ООН.

Антироссийские санкции, введенные коллективным Западом, вынуждают активно работать над преодолением препятствий в отношении внешней торговли, поскольку импорт упал на 40%. В этих условиях Россия вспомнила о планах развития перевозок в южном направлении. Эксперты утверждают, что транзит грузов через Иран в Персидский залив и далее в Индию и Юго-Восточную Азию может стать значительным стимулом для российской экономики [9,10].



Рис. 2. Международный транспортный коридор «Север – Юг»
Источник: Википедия

¹⁰Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

МТК «Север-Юг» состоит из восточной и западной ветки (Рис.2). Западная ветка через Азербайджан предусматривает перевозку автомобильным транспортом через г. Решат, восточная – через Казахстан и Туркмению железнодорожным транспортом. Возможны также перевозки водным транспортом из России в Иран. Конечной точкой иранской составляющей маршрута является порт Бендер-Аббас.

В сложившейся ситуации этот маршрут может стать не столько альтернативой перевозок грузов из Европы, сколько более короткой альтернативой для перевозки грузов из Индии и Латинской Америки в нашу европейскую часть. Вместе с тем анализ показал, что МТК «Север – Юг» представляет собой набор различных логистически не связанных между собой маршрутов. Приобретает особое значение координация и взаимодействие всех составляющих транспортного коридора – автомобильного, железнодорожного, водного видов транспорта, выстраивание эффективных систем управления перевозками на основе информационных платформ, формирование цифрового транспортного коридора.

Данный международный маршрут задумывался как драйвер экономического развития юга России и активизации торговли с Индией и Ираном, однако полностью достичь этих целей на сегодняшний день не удалось в связи с отсутствием инвестиций в последние десять лет в его развитие. Портовая инфраструктура в российских портах на Каспии не может обеспечить их эффективную эксплуатацию, поскольку порт Астрахань замерзает, а порт Махачкала не имеет контейнерного терминала. В итоге имеем тот факт, что в 2021 году все три порта на Каспии перевалили всего 7 млн. тонн, в то время как грузооборот портов на других направлениях (Дальний Восток, Санкт-Петербург и Новороссийск) превышал по каждому направлению 200 млн. тонн [11]. Сегодня маршрут не готов к кратному увеличению перевозок из-за проблем с инфраструктурой и юридической составляющей.

Однако России сейчас жизненно важно добиться того, чтобы МТК «Север – Юг» стал полностью работающим транспортным коридором с развитой инфраструктурой. И в этом направлении делаются определенные шаги.

В феврале 2020 г. российская компания «РЖД Логистика» и индийская корпорация CONCOR подписали соглашение о предоставлении индийской стороной контейнерного парка и другого оборудования для организации перевозок по транспортному коридору «Север – Юг». В июле 2022 г. со станции Чехов в Подмоскowie был отправлен поезд из 39 контейнеров в иранский порт Бендер-Аббас и далее паромом в индийский порт Мумбаи. Транзитное время по этому маршруту составляет 35-37 дней. Необходимо отметить, что тестовая отправка грузов по этому маршруту состоялась еще в 2014 году и выявила значительное превышение ожидаемого времени доставки. Существенное влияние на это оказали простои в портах. Строительство логистического комплекса в порту Оля и зернового терминала в Махачкале, увеличение проходной осадки до 4,3 м. на Волго-Каспийском канале будут способствовать увеличению транзита по МТК «Север – Юг». Сегодня России необходимо реформирование экспортно-импортных коридоров.

Отметив заинтересованность России в развитии сотрудничества и транспортного коридора, Иран подал заявку на вступление в БРИКС. Для него чрезвычайно важно развитие проектов «Один пояс – один путь» и коридора «Север – Юг», поскольку в этом случае Иран превращается в «торговые ворота» для китайских и южноазиатских товаров в Среднюю Азию и Россию; для Ближнего Востока и Афганистана – в продавца товаров из этих регионов, а для Индии и Пакистана – в транзитера сырья [12]. Иран все для этого делает в силу своих возможностей. Порты на Каспии модернизированы, в течение последних лет достроен участок железной дороги Казвин – Решт. В итоге Казвин соединен железнодорожным сообщением с Тегераном и портами Бендер-Аббас и Амиробад. Строительство железнодорожного участка Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) планируется завершить к 2025 году и это

последнее недостающее звено западной ветки международного транспортного коридора. В странах Средней Азии и России развернуты представительства, в которых аналитики и торговые агенты мониторят цены, количество и качество зерна в фермерских хозяйствах Поволжья. Однако, по оценкам экспертов, Иран не является ответственным транзитером, там нет необходимой инфраструктуры и за сохранность грузов никто не отвечает [13-16].

Как бы то ни было, России на фоне санкций и логистического разворота крайне важно получить полномасштабный выход через железнодорожные и морские пути в Персидский залив, что обеспечит кратчайший выход на развивающийся рынок Индии. В этой связи приобретает определенный интерес тема строительства судоходного канала Каспий – Персидский залив.

Концепцию судоходного пути из Каспийского моря в Индийский океан сформулировал еще Петр Первый. Но только в конце 19 века была создана российско–иранская комиссия по проектированию канала. К 1908 году проект практически был готов, но договориться о статусе канала стороны так и не смогли. Практическая реализация проекта была отложена. Затем – две мировые войны и революции в России. К этой идее возвращаются в 1943 году уже СССР и Иран. Было признано, что проект перспективный и обоюдовыгодный. Однако состояние советских и иранских отношений в пятидесятые годы прошлого столетия оставляли желать лучшего, да и США внесли свою лепту. В очередной раз реализация проекта была приостановлена. В восьмидесятые годы по инициативе иранской стороны вновь возвращаются к данному проекту, а в девяностые иранские специалисты изучают российский опыт в области гидростроения. В 1998 году совместная российско–иранская экспертная группа представила технико–экономическое обоснование водного проекта, которое затем было одобрено правительством Ирана.

В настоящее время существует два маршрута прокладки канала: западный и восточный (Рис. 3). Западный маршрут должен пройти по руслам частично судоходных рек Кызылузен, Керхе, Карун и Шатт-эль-Араб. По рекам предполагалось пройти около 400 км из 1000 км общей протяженности канала. Однако главное препятствие на этом маршруте – горные системы Загрос и Эльбруса, которые необходимо преодолеть на высоте порядка 900 метров. Маршрут свяжет Каспийское море с Мировым океаном в порту Бандар-и-Эмам Хомейни. Для Ирана маршрут является более привлекательным с геополитической точки зрения, поскольку обеспечит зависимость от контролируемого Ормузского пролива.

Восточный маршрут более продолжительный (1500 км), но он может обеспечить орошение сельхозугодий в центральных и восточных районах Ирана, где выпадают мало осадков и нередки засухи. Этот маршрут свяжет Каспийское море с Мировым океаном в районе порта Чехбехар, который с 2017 года находится в аренде у Индии. Восточному маршруту отдают предпочтение страны Каспийского региона и Индия.



Рис. 3. Два маршрута канала: западный и восточный.
Источник: <http://orientalreview.org/2016/04/11/a-caspian-canal-not-so-fast/>

Хотя канал как таковой пока и не состоялся, его сооружению препятствовали такие факторы, как изменения политической обстановки, масштабность строительства и экономические причины.

Основным противником строительства канала из Каспия в Персидский залив была и остается Турция, поскольку данный проект создает жесткую конкуренцию турецким проливам Босфор и Дарданеллы, практически в два раза сокращая доставку груза по сравнению с традиционным турецким маршрутом. Кроме того, США в 1997 году распространило антииранские санкции на проект канала, угрожая наказанием компаниям и странам, оказывающим содействие в реализации этого проекта.

Строительство канала связано с рядом технических и экологических проблем. Прежде всего, это перепад высот на западном маршруте от 900 м на плато между горными системами Заргос и Эльбрус до минус 28 м над уровнем океана на Каспии. На Волго-Донском канале при перепаде высот порядка 130 м возведено 13 шлюзов или на каждые 10 м один шлюз. Тогда для иранского канала потребуется построить как минимум 90 шлюзов в не самой благоприятной местности. Вместе с тем, чтобы обеспечить проход по каналу судов типа «Волго-Дон макс» необходимо поддерживать глубину на канале не менее 4 метров. Однако для современных минибалкеров с дедвейтом 15000 тонн потребуется глубина уже в 7-8 метров. Габариты судов определяют габариты шлюзов и самого канала. При этом ширина шлюза должна быть не менее 18-20 метров, а ширина самого канала с учетом возможного расхождения не менее 50 метров.

Аналитический портал «Инвест-форсайт» 25 мая 2018 года отмечает, что «Россия и Иран стремятся реанимировать проект, вложив 10 млрд. долл. ... По оценкам экспертов с иранской и российской стороны, эти вложения окупятся в течение пяти лет с начала эксплуатации канала... При этом российские ежегодные доходы от эксплуатации канала составят от 1,2 до 1,4 млрд долл., а иранские – 1,4-1,7 млрд.» Однако это затраты при глубине канала 4-5 метров, увеличение глубины и габаритов гидротехнических сооружений потребует дополнительных средств. Кроме того, мировой опыт свидетельствует о том, что стоимость таких масштабных проектов по мере их строительства только увеличивается (Никарагуанский канал).

Заключение

Санкции оказали серьёзное влияние на логистику в России и вместе с тем создали стимул для развития перевозок в южном направлении. Анализ показал, что до недавнего времени МТК «Север – Юг» для России так же, как и для Ирана не представлял особого интереса. Однако отдельные участки коридора работали, достаточно эффективно обслуживая региональные грузопотоки.

России сейчас крайне важно превратить МТК «Север – Юг» в эффективно работающий транспортный коридор с развитой инфраструктурой. Определенные шаги в этом направлении уже делаются. Так, в текущем году АО «Особая экономическая зона «Лотос» было подписано соглашение о сотрудничестве с иранским фондом «Мостазафон» по созданию совместных предприятий для развития коридора. Решается вопрос о создании совместной российско-иранской свободной экономической зоны с организацией финансовых бирж на территории портовой особой экономической зоны в Астраханской области и свободной экономической зоной «Энзели» в Иране. На Каспии Россия также активно должна инвестировать в свободные экономические зоны Амирабада, Туркменбаши и Актау. Кроме того, при наличии у прикаспийских государств свободных или недозагруженных терминалов выкупить их или войти в доли. По такому пути пошли Индия и Китай.

Согласно трехстороннему соглашению (Индия, Афганистан, Иран 2016 г.) Индия в иранской зоне свободной торговли (порт Чабахар) вводит в эксплуатацию два терминала и пять причалов и в течение 10 лет ведет оформление и обработку грузов. В 2013 году было заключено соглашение между Пакистаном и Китаем на строительство и эксплуатацию порта Гавард; при этом порт оставался в собственности Пакистана, но управлялся китайской государственной компанией СОРНС. Соглашением предусматривалось строительство девяти причалов и грузовых терминалов, плавучего завода по производству сжиженного газа и целый ряд других проектов. Кроме того, 26 октября 2022 года стало известно о том, что власти Германии разрешили китайской логистической компании Cosco приобрести долю в 24,9% в одном из трех терминалов, принадлежащих одному из основных операторов гамбургского порта.

Обращает на себя внимание тот факт, что на Каспии не было и нет крупных перевозчиков, таких как Maersk, Fesco, MSC, Yang Ming и других. Причина кроется в отсутствии удобной для бизнеса инфраструктуры и наличие относительно небольших объемов грузопотоков. С момента реализации проекта МТК «Север – Юг» прогнозные объемы перевозок по нему постоянно снижались. В начале 2000 годов объем перевозок по транспортному коридору прогнозировался в объеме 30-50 млн. тонн, но уже к 2010 году прогнозы транзита стали скромнее и оценивались в объеме 15-20 млн. тонн при стартовых объёмах в 5 млн. тонн.

Одним из направлений, способствующих наполнению транспортного коридора грузами, может быть развитие массового регионального производства товаров вдоль транспортного коридора. В качестве примера реализации этого направления можно назвать нефтехимическое производство в Азербайджане (Сумгаитский технопарк, Шамкирский агропарк), свободные экономические зоны в Казахстане (технопарк Атырау, порт Актау и др.), особую экономическую зону «Лотос» в России и особые экономические зоны «Алабуга» и «Иннополис» в Татарстане.

По оценкам Аналитического центра при правительстве РФ рост грузовой базы в каспийском регионе в ближайшие годы ожидается за счет перевалки зерна до 7 млн. тонн к 2030 году, нефти до 3-5,5 млн. тонн, контейнеров до 265 тыс. TEU, прочих сухогрузов до 7 млн. тонн.

Относительно канала из Каспия в Персидский залив необходимо отметить, что на сегодняшний день нет никаких данных, свидетельствующих о том, что его строительство технически невозможно. Вместе с тем, эксперты отмечают, что ни у

России, ни у Ирана и других заинтересованных стран нет в достаточном количестве необходимых ресурсов, чтобы пойти на риски и осуществить проект в ближайшем будущем. Поэтому в ближайшей перспективе грузы из каспийских в персидские порты Ирана будут доставляться по железной дороге.

В контексте жестких ограничительных мер со стороны коллективного Запада транспортный коридор «Север – Юг» может стать основным маршрутом транспортировки товаров в Россию и из нее. Однако предстоит решить целый ряд проблем, связанных с устаревшей инфраструктурой российских портов на Каспии, дефицитом контейнеров и их возврата в порожнем состоянии, ликвидацией узких мест на Единой Глубоководной Системе и многими другими.

Список литературы

1. Елена Шелеметьева. Диалоги о коридоре Север – Юг. Сайт ИА Sea News. <https://seanews.ru/2022/05/11/ru-dialogi-o-koridore-sever-jug/>
2. Гурова М.В., Филь А.В. Анализ и направления развития МТК «Север – Юг». Сборник научных трудов III международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 2019, С.103-106.
3. Широких С.В. Развитие контейнерных перевозок в Каспийском регионе в рамках МТК «Север – Юг». Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии №2(31), Ростов-на-Дону, 2018, С.58-64.
4. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.
5. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года
6. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года
7. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 год.
8. Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.
9. Сайт РИА Новости. 31.03.2022. Эксперт оценил санкции против российского морского судоходства. <https://ria.ru/20220331/sanktsii-1781056735.html>
10. Владимир Прохвятилов. Когда Европа закрылась... Россия – Иран: заработал транспортный коридор «Север – Юг». Сайт Фонд стратегической культуры. https://www.fondsk.ru/news/2022/07/15/kogda-evropa-zakrylas-56696.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Ffyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D
11. Грузооборот морских портов России за 12 месяцев 2021 года. Сайт ассоциации морских торговых портов. <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-12-mesyacev-2021-g>
12. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5. Евразийский банк развития. 2021. <https://eabr.org/analytics/special-reports/>; <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/>
13. Acar A.Z., Gürol P. An innovative solution for transportation among Caspian region // *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 229, 19, 2016, pp. 78-87.
14. Lei, Y. (2021). A Tripartite Evolutionary Game Analysis of the Co-Construction of an International Transport Corridor. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, 2021. <https://doi.org/10.1155/2021/7886886>
15. Kryukova, E. (2021). Development of International Transport Corridors in Russia. *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta. Ekonomika*, (2), 97–106. <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2021.2.8>
16. Lunev, S., & Yurtaev, V. (2021). Prospects for establishing partnership relations between India and Iran (significance for Russia). *Mezhdunarodnye Protsessy*, 19(2), 121–137. <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.2.65.3>

References

1. Elena Shelemetyeva. Dialogues on the North-South Corridor. Website of IA Sea News. <https://seanews.ru/2022/05/11/ru-dialogi-o-koridore-sever-jug/>
2. Gurova M.V., Fil A.V. Analysis and directions of development of the ITC "North-South". Collection of scientific papers of the III International Scientific and Practical Conference, Rostov-on-Don, 2019, pp.103-106.
3. Shirokikh S.V. Development of container transportation in the Caspian region within the framework of the ITC "North-South". Academic Bulletin of the Rostov Branch of the Russian Customs Academy No. 2 (31), Rostov-on-Don, 2018, pp. 58-64.
4. Strategy for the development of Russian seaports in the Caspian basin, rail and road approaches to them in the period up to 2030
5. Strategy for Spatial Development of the Russian Federation for the period up to 2025
6. Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035
7. Strategy for the development of inland water transport of the Russian Federation for the period up to 2030.
8. Strategy for the development of Russian seaports in the Caspian Basin, rail and road approaches to them in the period up to 2030
9. RIA Novosti website. 03/31/2022. The expert assessed the sanctions against Russian maritime shipping. <https://ria.ru/20220331/sanktsii-1781056735.html>
10. Vladimir Prokhvatilov. When Europe closed... Russia-Iran: the North-South transport corridor was launched. Website of the Foundation for Strategic Culture. https://www.fondsk.ru/news/2022/07/15/kogda-evropa-zakrylas-56696.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D
11. Cargo turnover of Russian seaports for 12 months of 2021. Website of the Association of Sea Trade Ports. <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-12-mesyacev-2021-g>
12. International transport corridor "North - South": the creation of a transport framework for Eurasia. Reports and working papers 21/5. Eurasian Development Bank. 2021. <https://eabr.org/analytics/special-reports/>; <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/>
13. Acar A.Z., Gürol P. An innovative solution for transportation among the Caspian region // Procedia - Social and Behavioral Sciences, Volume 229, 19, 2016, pp. 78-87.
14. Lei, Y. (2021). A Tripartite Evolutionary Game Analysis of the Co-Construction of an International Transport Corridor. Discrete Dynamics in Nature and Society, 2021. <https://doi.org/10.1155/2021/7886886>
15. Kryukova, E. (2021). Development of International Transport Corridors in Russia. Vestnik Volgograd State University. Economics, (2), 97–106. <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2021.2.8>
16. Lunev, S., & Yurtaev, V. (2021). Prospects for establishing partnership relations between India and Iran (significance for Russia). Mezhdunarodnye Protsessy, 19(2), 121–137. <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.2.65.3>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ/ INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Минеев Валерий Иванович, д.э.н., профессор, главный научный сотрудник кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: vljmineev@gmail.com

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Chief Scientific Officer of the Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Почекаев Дмитрий Александрович, аспирант, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»),

Dmitry A. Pochekaev, postgraduate student, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5,
e-mail: nis_2019@bk.ru

Статья поступила в редакцию 10.01.2023; опубликована онлайн 20.03.2023.
Received 10.01.2023; published online 20.03.2023.