

Хажеева Мария Алексеевна

Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС)

Фатхутдинова Мадина Салаватовна

Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС)

Влияние международных транспортных коридоров на социально-экономическое развитие страны

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические аспекты международных транспортных коридоров как основного инструмента социально-экономического роста страны в условиях меняющейся геополитической обстановки. Транспортная составляющая выступает ключевым фактором, влияющим на инвестиционную привлекательность регионов, через которые проходит МТК. Авторами проведён анализ динамики объёмов грузоперевозок по основным транспортным артериям за период 2021–2025 гг. На основе сравнительного анализа транспортного сотрудничества Российской Федерации с Китайской Народной Республикой выявлены перспективные направления повышения эффективности российских транспортных коридоров, куда можно отнести транзитный потенциал. Определены ключевые инфраструктурные проекты и организационные меры, способствующие увеличению пропускной способности и сокращению сроков доставки грузов. Результаты исследования имеют практическую значимость для обоснования стратегических решений в области транспортной политики и международной интеграции.

Ключевые слова: транспортный коридор, социально-экономическое развитие, грузооборот.

Khazheeva Mariia Alekseevna

Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation (IrGUPS)

Fatkhutdinova Madina Salavatovna

Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation (IrGUPS)

The impact of international transport corridors on the country's socio-economic development

Abstract. The article examines the theoretical aspects of international transport corridors as the main instrument of socio-economic growth of the country in a changing geopolitical environment. The transport component is a key factor influencing the investment attractiveness of the regions through which the MTK passes. The authors analyzed the dynamics of cargo transportation volumes along the main transport arteries for the period 2021-2025. Based on a comparative analysis of transport cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China, promising areas for improving the efficiency of Russian transport corridors have been identified, which include transit potential. Key infrastructure projects and organizational measures have been identified to increase capacity and shorten delivery times. The results of the study have practical significance for substantiating strategic decisions in the field of transport policy and international integration.

Keywords: transport corridor, socio-economic development, cargo turnover.

Введение

Формирование эффективной транспортной инфраструктуры является одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации. В условиях геополитической неопределённости и трансформации мировых логистических цепочек международные транспортные коридоры приобретают особую значимость как инструмент обеспечения экономической безопасности и энергетической независимости.

Целью настоящего исследования является анализ влияния международных транспортных коридоров на социально-экономическое развитие Российской Федерации на основе сравнительного изучения российских и китайских показателей за период 2021–2025 гг.

Для достижения поставленной цели применялись следующие методы: сравнительный анализ (сопоставление показателей транспортных коридоров России и Китая за пятилетний период), статистический метод (обработка данных Минтранса России, Росстата, Национального бюро статистики КНР), картографический метод (пространственная визуализация маршрутов коридоров), а также метод экспертных оценок (анализ позиций ведущих специалистов в транспортной логистике). Период исследования охватывает 2021–2025 гг. с привлечением оперативных данных на начало 2026 г.

Основная часть

Бобылев Ю.Н. рассматривает транспортные коридоры как «инструмент пространственного развития РФ, подчёркивая их роль в формировании экономического каркаса страны и выравнивании уровней социально-экономического развития регионов» [2]. Европейская экономическая комиссия ООН в Европейском соглашении о важнейших магистральных линиях международного железнодорожного транспорта (AGC) определяет транспортный коридор как «интегрированную сеть путей сообщения, функционирование которой осуществляется на основе унифицированных технических и правовых стандартов» [6]. Соглашение о международных автомагистралях (AGTC) дополняет данное определение, включая в понятие коридора «...не только железнодорожные, но и автомобильные маршруты, а также объекты придорожного сервиса» [5]. Всемирный банк в серии докладов по развитию транспортной инфраструктуры подчёркивает, что «эффективное функционирование транспортных коридоров способствует снижению транзакционных издержек, расширению доступа предприятий к международным рынкам и ускорению экономического роста в странах-участницах. По оценкам специалистов Всемирного банка, каждый доллар, инвестированный в развитие транспортной инфраструктуры, генерирует от 2 до 5 долларов дополнительного валового внутреннего продукта» [3]. Григорьев В.Н. предлагает методику оценки эффективности транспортных коридоров «на основе интегрального показателя, учитывающего экономические, социальные и экологические аспекты» [4].

Российские учёные вносят значительный вклад в исследование данной проблематики. Кузнецов А.В. и Петрова М.С. обосновывают необходимость «комплексного подхода к развитию транспортной инфраструктуры, включающего модернизацию существующих и строительство новых объектов логистической инфраструктуры» [7]. Лёвин Б.А. исследует «перспективы развития евразийских транспортных коридоров с учётом геополитических трансформаций последних лет» [8]. Миронов Н.К. исследует «институциональные аспекты функционирования международных транспортных коридоров на постсоветском пространстве» [12]. Николаева Е.И. в монографии «Транспортные коридоры России: теория и практика формирования» рассматривает эволюцию концепции транспортных коридоров в контексте интеграционных процессов на евразийском пространстве [13]. Олейников А.Н. и Харченко Д.В. оценивают влияние логистической инфраструктуры на инвестиционную привлекательность регионов [14]. Стрельцов Л.В. анализирует роль международных транспортных коридоров «... в системе мирохозяйственных связей, выделяя факторы, определяющие конкурентоспособность российских маршрутов» [15]. Тихомиров Н.Н. исследует «механизмы государственного регулирования развития транспортных коридоров» [16]. Фёдоров В.Е. анализирует «перспективы контейнерных перевозок по территории России в условиях меняющейся геополитической конъюнктуры» [17].

Автор согласен с вышеизложенными позициями отечественных и зарубежных исследователей относительно ключевой роли транспортных коридоров в обеспечении

социально-экономического развития. Однако автор считает, что ключевыми факторами эффективности транспортных коридоров являются:

- степень интеграции цифровых технологий в управление логистическими процессами, что позволяет сократить время транзита и минимизировать потери;
- уровень межгосударственной координации, определяющий скорость прохождения таможенных процедур и согласованность нормативных требований;
- состояние транспортной инфраструктуры, включающее пропускную способность магистралей, уровень автоматизации станционных процессов.

Развитие транспортных коридоров оказывает многоплановое воздействие на экономику. Прежде всего, это проявляется в росте ВВП за счёт увеличения объёмов транзитных перевозок, формирования новых рабочих мест в транспортной и смежных отраслях, а также привлечения прямых иностранных инвестиций в инфраструктурные проекты. По данным Минэкономразвития России, доля транспортного сектора в структуре ВВП страны составляет около 6,2%, при этом на долю международных грузоперевозок приходится порядка 28% от общего объёма транспортных услуг [11].

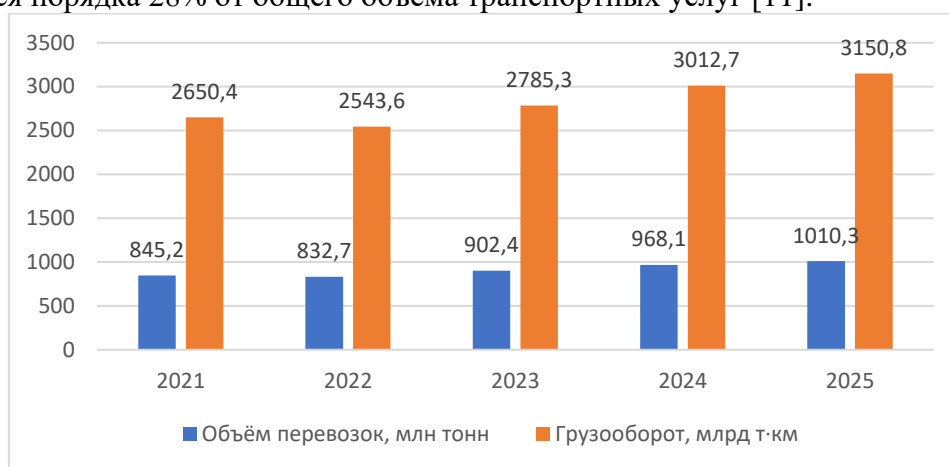


Рисунок 1 – Динамика объема и грузооборота по транспортным коридорам России (2021-2025)

Источник: составлено автором на основе [2, 4, 9, 11]

За период 2021–2025 гг. наблюдается устойчивая тенденция роста объёмов грузоперевозок по транспортным коридорам России — с 845,2 до 1010,3 млн тонн, что составляет прирост 19,5%. Несмотря на снижение показателей в 2022 г. вследствие геополитической трансформации маршрутов, начиная с 2023 г. зафиксирован восходящий тренд. Грузооборот за аналогичный период увеличился на 18,9% — с 2650,4 до 3150,8 млрд. Доля контейнерных перевозок выросла с 8,2 до 12,1%, что свидетельствует о повышении технологического уровня процесса и переориентации на товары с более высокой добавленной стоимостью (рис. 2).

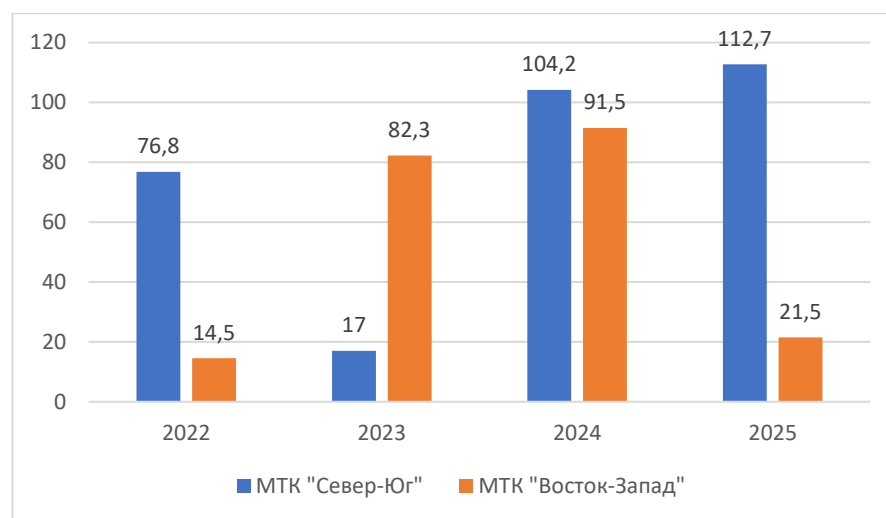


Рисунок 2 – Динамика грузоперевозок по ключевым транспортным коридорам Российской Федерации

Источник: составлено автором на основе [2, 4, 8, 9, 15]

Представленные данные отражают изменение объемов грузоперевозок по двум ключевым транспортным коридорам. В течение всего рассматриваемого периода коридор «Север-Юг» демонстрирует устойчивый положительный тренд. Если в 2022 г. его грузопоток составлял 76,8 млн. тонн, то к 2025 г. до 112,7 млн. тонн. Наиболее значительный скачок произошел между 2023 и 2024 гг., когда объемы увеличились сразу на 21,9 млн. тонн. Вероятно, именно данное направление будет определять вектор развития российской транспортной инфраструктуры в среднесрочной перспективе, что согласуется с выводами Лёвина Б. А. [8].

Для оценки позиции российских транспортных коридоров в мировом контексте проведем сравнительный анализ с КНР за период 2021–2025 гг. Выбор Китая обусловлен тем, что КНР является мировым лидером в области транспортной логистики и реализует масштабную инициативу «Один пояс — один путь». Результаты сопоставления представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнение объёмов грузоперевозок по транспортным коридорам России и Китая (2021–2025)

| Год | Россия, млн тонн | Китай, млн тонн | Отношение Россия/Китай, % |
|------|------------------|-----------------|---------------------------|
| 2021 | 845,2 | 52 980,0 | 1,60 |
| 2022 | 832,7 | 50 620,0 | 1,64 |
| 2023 | 902,4 | 55 760,0 | 1,62 |
| 2024 | 968,1 | 58 430,0 | 1,66 |
| 2025 | 1010,3 | 59 810,0 | 1,69 |

Источник: составлено автором на основе [2, 3, 9, 13, 17]

Сопоставление показателей свидетельствует о значительном разрыве в абсолютных объемах грузоперевозок между Россией и Китаем. Объем российских грузоперевозок составляет около 1,6–1,7% от китайского. Вместе с тем наблюдается положительная динамика данного соотношения: с 1,60% в 2021 г. до 1,69% в 2025 г., что указывает на более высокие темпы роста российского транспортного сектора в относительном выражении. Как отмечает Стрельцов Л.В., конкурентоспособность российских транспортных коридоров определяется не столько абсолютными объемами, сколько географическим положением и потенциалом транзита между Азией и Европой [15]. Таким образом, тенденция к сокращению отставания свидетельствует о позитивных сдвигах в развитии российской транспортной системы. Объем перевезенных грузов представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Основные показатели международных транспортных коридоров

| Транспортный коридор | Объём грузов, млн тонн | Грузооборот, млрд т·км | Основные грузы |
|--|------------------------|------------------------|--------------------------------|
| МТК «Север–Юг» | 23,8 | 68,5 | нефть, газ, зерно, контейнеры |
| МТК «Восток–Запад» (Транссибирская магистраль) | 118,4 | 892,3 | контейнеры, лес, уголь, машины |
| Транскаспийский МТМ | 4,8 | 14,2 | контейнеры, нефть, химикаты |
| Северный морской путь | 36,2 | 125,7 | нефть, СПГ, уголь, никель |

Источник: составлено автором на основе [4, 8, 10, 15]

Анализ основных показателей международных транспортных коридоров свидетельствует об их значимом влиянии на социально-экономическое развитие Российской Федерации.

Транскаспийский коридор, несмотря на меньшие объёмы (4,8 млн тонн), создаёт предпосылки для диверсификации экспортных направлений и снижения транспортной зависимости от традиционных маршрутов. Совокупный эффект от функционирования коридоров проявляется в росте транспортной доступности регионов, повышении их инвестиционной привлекательности и интеграции в международные производственные цепочки, что подтверждает стратегическую роль транспортной инфраструктуры в обеспечении устойчивого социально-экономического развития страны.

Заключение

Подводя итог, можно сказать, что в период с 2021 по 2025 гг. объёмы грузоперевозок по транспортным коридорам России выросли на 19,5% – до 1010,3 млн тонн, грузооборот увеличился на 18,9%. Доля контейнерных перевозок увеличилась с 8,2 до 12,1%, что свидетельствует о переходе к товарам с более высокой добавленной стоимостью. Сравнительный анализ с КНР показал, что российский объём составляет около 1,7% от китайского, однако более высокие темпы роста указывают на позитивную динамику развития транспортной системы.

Список источников

1. Астраханцева, А. С. Подходы к управлению современными направлениями развития информационной логистики / А. С. Астраханцева, А. А. Ковецкая // Экономика и предпринимательство. – 2017. – № 12-4(89). – С. 1104-1107. – EDN UQCVLW.
2. Бобылев, Ю.Н. Транспортные коридоры как инструмент пространственного развития Российской Федерации // Регион: экономика и социология. – 2024. – № 1. – С. 112–128.
3. Всемирный банк. International Transport Corridors: Assessment of Effectiveness. – Washington, D.C., 2023. – 156 p.
4. Григорьев, В.Н. Интегральная оценка эффективности международных транспортных коридоров: монография. – СПб. : Питер, 2023. – 184 с.
5. Европейская экономическая комиссия ООН. Доклад о состоянии транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК. – Женева, 2024. – 112 с.
6. Европейская экономическая комиссия ООН. Европейское соглашение о важнейших магистральных линиях международного железнодорожного транспорта (AGC). – Женева, 1985 (с поправками 2024 г.). – 42 с.
7. Кузнецов, А.В., Петрова М.С. Инфраструктурные факторы эффективности транспортных коридоров // Вестник транспорта. – 2024. – № 5. – С. 33–41.

8. Лёвин, Б.А. Развитие евразийских транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. – 2023. – № 2. – С. 12–19.
9. Министерство транспорта Российской Федерации. Годовой отчёт о состоянии транспортной системы РФ за 2025 год. – М., 2026. – 245 с.
10. Министерство транспорта Российской Федерации. Стратегия развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года. – М., 2024. – 98 с.
11. Министерство экономического развития Российской Федерации. Обзор социально-экономического положения России: январь–декабрь 2025 года. – М., 2026. – 312 с.
12. Миронов, Н.К. Институциональные аспекты функционирования международных транспортных коридоров на постсоветском пространстве // Мировая экономика и международные отношения. – 2023. – Т. 67. – № 8. – С. 78–89.
13. Николаева, Е.И. Транспортные коридоры России: теория и практика формирования. – М.: Транспорт, 2020. – 256 с.
14. Олейников, А.Н., Харченко Д.В. Влияние логистической инфраструктуры на инвестиционную привлекательность регионов // Экономика и управление. – 2025. – № 2. – С. 44–53.
15. Стрельцов, Л.В. Международные транспортные коридоры в системе мирохозяйственных связей // Пространственная экономика. – 2022. – № 3. – С. 45–62.
16. Тихомиров, Н.Н. Механизмы государственного регулирования развития транспортных коридоров // Государственное и муниципальное управление. Учёные записки. – 2023. – № 4. – С. 67–75.
17. Фёдоров, В.Е. Перспективы контейнерных перевозок по территории России в условиях меняющейся геополитической конъюнктуры // Логистика и управление цепями поставок. – 2024. – № 3. – С. 15–26.
18. Хажеева, М.А., Белоброва, Е.А. Современное состояние железнодорожного транспорта в России Экономика и предпринимательство. 2019. № 6 (107). С. 101-106.
19. Хажеева, М.А. Благополучие населения как фактор развития транспортного рынка // в сборнике: Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем. Сборник научных статей VII международной научно-практической конференции. Под ред. Н.А. Журавлевой. СПб. - 2019. С. 836-840.

Сведения об авторах

Хажеева Мария Алексеевна, к.э.н., доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Россия

Фатхутдинова Мадина Салаватовна, студентка, факультета «Экономика и управления», ФГБОУ ВО Иркутский государственный университет путей сообщения, Иркутск, Россия

Information about the authors

Khazheeva Mariia Alekseevna, Associate Professor of the Department «Economics and Management of Railway Transport», Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia

Fatkhutdinova Madina Salavatovna, student of the Faculty of Economics and Management, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia