

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 339.924

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41

**Актуальные направления меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы Азиатской России****К.Х. Зоидов**, к.ф.-м.н., доцент<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-код (РИНЦ): 2293-9802

Scopus author ID: 57190430349

e-mail: kobiljonz@mail.ru

**А.А. Медков**, к.э.н.<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-код (РИНЦ): 6481-1251

Scopus author ID: 57190430569

e-mail: medkov71@mail.ru

**З.К. Зоидов**, научный сотрудник ИПР РАН<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; SPIN-код (РИНЦ): 8350-0369

e-mail: zafar2608@mail.ru

**Для цитирования**

Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Актуальные направления меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы Азиатской России // Проблемы рыночной экономики. – 2024. – № 1. – С. 125-139.

**DOI:** <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-1-125-139>**Аннотация**

Исследование направлено на описание и определение перспектив реализации и актуальных маршрутов меридиональной трансформации транспортно-транзитной системы (ТТС) Азиатской России (АР) в условиях внешнего санкционного давления и развития торгово-экономического взаимодействия с дружественными и нейтральными государствами. **Цель.** Разработка и реализация перспективной модели сопряжения ТТС России и стран Глобального Юга, прежде всего по направлению Северная Азия – Центральная Азия – Южная/Западная Азия. **Задачи.** Проанализировать и определить перспективы реализации и актуальных маршрутов меридиональной трансформации ТТС АР в условиях внешнего санкционного давления и развития торгово-экономического взаимодействия с дружественными и нейтральными государствами. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности экономики и технико-экономических укладов, экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий. **Результаты.** На основе разработанной авторским коллективом теории транзитной экономики, моделирования создания и функционирования торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов (ИИП) разработана перспективная модель сопряжения ТТС России и стран Глобального Юга, прежде всего по направлению Северная Азия – Центральная Азия – Южная/Западная Азия. Дано теоретико-методологическое и научно-практическое сопровождение изменению конфигурации глобальных, макрорегиональных и региональных торговых путей АР, обоснована необходимость и выработаны предложения по направлениям меридиональной трансформации транспортно-коммуникационной инфраструктуры АР. Обоснована необходимость интенсификации меридиональной трансформации ТТС АР. Дан анализ актуальным инфраструктурным проектам меридиональной трансформации,

рассмотрены заделы, значение и сложности реализации глобальных проектов широтной и меридиональной трансформации ТТС АР. **Выводы.** Наиболее эффективным направлением меридиональной трансформации ТТС АР является строительство нового транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО – ИО) на основе Шестого технологического уклада.

**Ключевые слова:** Азиатская Россия, меридиональная трансформация, транспортно-транзитная система, международный транспортный коридор «Север – Юг», внешнее санкционное давление, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, межгосударственно-корпоративное партнерство.

*Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 24-28-01193).*

## Current trends in the meridional transformation of the transport and transit system of Asian Russia

**Kobiljon Kh. Zoidov**, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor  
<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-code (RSCI): 2293-9802  
Scopus author ID: 57190430349  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**Alexey A. Medkov**, Cand. of Sci. (Econ.)  
<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-code (RSCI): 6481-1251  
Scopus author ID: 57190430569  
e-mail: medkov71@mail.ru

**Zafar K. Zoidov**, Research fellow MEI RAS  
<https://orcid.org/0000-0003-3211-8567>; SPIN-code (RSCI): 8350-0369  
e-mail: zafar2608@mail.ru

### For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Zoidov Z.K. Current trends in the meridional transformation of the transport and transit system of Asian Russia // Market economy problems. – 2024. – No. 1. – Pp. 125-139 (In Russian).

**DOI:** <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2024-1-125-139>

### Abstract

The study focusses at describing and determining the prospects for the implementation and operational routes of the meridional transformation of the transport and transit system (TTS) of Asian Russia (AR) in the context of external sanctions pressure and the development of trade and economic cooperation with friendly and neutral states. **Goal.** Development and implementation of a promising model for connecting the TTS of Russia and the countries of the Global South, primarily in the direction of North Asia – Central Asia – South/West Asia. **Tasks.** To analyze and determine the prospects for the implementation and current routes of the meridional transformation of the TTS of the Republic of Armenia in the context of external sanctions pressure and the development of trade and economic cooperation with friendly and neutral states. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of industrial and technological balance of the economy and technical and economic structures, expert and analytical assessments, content analysis of materials from periodicals. **Results.** Based on the theory of transit economy developed by the author's team, modeling the creation and functioning of trade routes and their innovation and industrial belts (ИБ), a promising

model of the interaction of the TTS of Russia and the countries of the Global South, primarily in the direction of North Asia – Central Asia – South/West Asia, has been developed. Theoretical, methodological, scientific and practical support for the change in the configuration of global, macroregional and regional trade routes of the AR is given, the necessity is justified and proposals for the directions of meridional transformation of the transport and communication infrastructure of the AR are developed. The necessity of intensification of the meridional transformation of the TTS AR is substantiated. The analysis of current infrastructure projects of meridional transformation is given, the groundwork, significance and complexity of the implementation of global projects of latitudinal and meridional transformation of the TTS AR are considered. **Conclusions.** The most effective direction of the meridional transformation of the TTS AR is the construction of a new Arctic Ocean – Indian Ocean (AO – IO) transport corridor based on the Sixth Technological Order.

**Keywords:** *Asian Russia, meridional transformation, transport and transit system, international transport corridor «North-South», external sanctions pressure, rail transport, road transport, interstate-corporate partnership.*

*The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation (project No. 24-28-01193).*

### **Введение**

В новых геополитических и геоэкономических условиях, связанных с внешним санкционным давлением на Россию со стороны недружественных государств (Гринберг и др., 2021; Mulder, 2022; Hufbauer et al., 2007; Morgan et al., 2014), обострением военно-политической обстановки в Западной Азии, снижением безопасности судоходства по ключевым мировым транспортным маршрутам через Суэцкий канал, Красное море, Баб-эль-Мандебский пролив и Аденский залив, особую актуальность приобретает задача радикальной трансформации глобальных торгово-экономических связей и движения товаропотоков (Зоидов и др., 2023б).

Немалую роль в актуализации проектов развития транспортно-транзитной системы (ТТС) Азиатской России (АР) играют факторы, сокращающие коммерческую привлекательность перевозок грузов морским транспортом через Суэцкий канал, а именно:

- рост тарифов на использование транспортной коммуникации;
- увеличение стоимости судового топлива;
- катастрофические последствия аварий морских судов в канале;
- сохраняющаяся опасность пиратских нападений;
- резкое обострение военно-политической обстановки в Западной Азии.

Согласно ежегодному отчету Международного морского бюро (ИМВ), если в 2022 г. в Мировом океане произошло 115 случаев морского пиратства, то в 2023 г. – 120, что больше на 4% (Рост случаев морского пиратства зафиксирован по итогам 2023 года, 2024).

Атаки на торговые суда, следующие через Баб-эль-Мандебский пролив и по Красному морю, со стороны хуситского движения «Ансар Аллах» в Йемене в ответ на военную операцию Израиля в Секторе Газа и вооруженное противодействие хуситам со стороны США и Великобритании привели к изменению конфигурации глобальных морских торговых маршрутов.

Так, в конце 2023 г. объём контейнерных перевозок через Красное море сократился более чем в 2 раза: с 500 тыс. контейнеров в день в ноябре до около 200 тыс. контейнеров в конце декабря. Транзитные перевозки через Красное море прекратили крупнейшие глобальные контейнерные сервисы: Maersk (Дания), CMA CGM (Франция), Mediterranean Shipping Company (MSC) (Швейцария), Hapag-Lloyd (Германия) и др.

Увеличение расстояния и времени прохождения судов (увеличение от 8 до 14 дней) по альтернативному маршруту вокруг Африканского континента и мыса Доброй Надежды привело к росту фрахтовых ставок более чем в 2 раза. Стоимость перевозки 40-футового контейнера (FEU) на маршруте Китай – Северная Европа выросла с 1,5 тыс. долл. в ноябре 2023 г. до 4 тыс.

долл. и более в начале января 2024 г. (Кильский институт: Объем контейнерных перевозок через Красное море упал более чем в два раза, 2024).

В новой экономической реальности АР должна стать частью нового интеграционного образования, прежде всего со странами Центральной, Западной и Южной Азии, инфраструктурной основой которого будет формирование и развитие торговых путей в направлении «Север – Юг» и их инновационно-индустриальных поясов.

Выступая на IV Железнодорожном съезде 15 декабря 2023 г., Президент РФ назвал главные инфраструктурные проекты развития АР, направленные на укрепление транспортно-логистического каркаса всей Евразии, диверсификацию и повышение эффективности движения грузопотоков.

Среди прочих было упомянуто развитие меридионального маршрута «Север – Юг», проходящего через Урал и Сибирь. Базовыми составляющими проекта должны стать модернизация Западно-Сибирской железной дороги на территории Омской, Новосибирской, Кемеровской и Томской областей, Алтайского края, а также формирование железнодорожных маршрутов из Центральной Сибири в южном направлении – в сторону Китая, Монголии, портов Индийского океана.

Развитие меридиональных маршрутов не только позволит снять избыточную нагрузку на Транссибирскую железнодорожную магистраль (Транссиб), но и приведёт к созданию крупного транспортно-логистического кластера на Урале и в Сибири, способствующего устойчивому развитию и инклюзивному росту АР. Транспортный коридор от Арктики на Юг планируется проложить и на Дальнем Востоке, включая продолжение строительства железной дороги от БАМа в Якутию, сооружение мостовых переходов через Лену и Амур.

Президент подчеркнул, что «все эти три коридора с Севера на Юг в европейской части России, в Сибири и на Дальнем Востоке открывают возможность интегрировать, напрямую соединить наши железнодорожные, транспортные маршруты с логистическими узлами на юге и юго-востоке Евразии» (IV Железнодорожный съезд, 2023).

В статье выдвинута гипотеза о необходимости интенсификации меридиональной трансформации ТТС АР, прежде всего, путём сооружения нового транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО – ИО) на основе технологий Шестого технологического уклада.

### **Методы и методология**

В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории (Зоидов, 2023; Alchian, 1950; Nelson and Winter, 1985; Nort, 1991), миросистемного анализа (Клейнер, 2021), теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов (Яременко, 1999), экспертных и аналитических оценок, контент-анализа материалов периодических изданий. Моделирование торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов требует применения системного подхода к исследованию, оценке и прогнозированию проблем и перспектив социально-экономического и научно-технологического развития АР и стран Глобального Юга (Клейнер, 2021; Зоидов и др., 2023б).

### **Обзор научных подходов**

В настоящее время российское и международное научное и научно-экспертное сообщество активно осмысливает и оценивает степень влияния внешнего санкционного давления на социально-экономическое положение и военно-стратегический потенциал России, анализирует направления обеспечения экономического суверенитета и национальной безопасности страны путём сопряжения ТТС со странами Глобального Юга, в том числе и по направлению Северная Азия – Южная Азия.

По мнению старшего советника, заведующего экономической референтурой постоянного представительства России при ООН Е. Варганова, «меридиональная трансформация как бы возвращает транспортно-транзитную систему страны в изначальное состояние, когда государство формировалось вдоль великих рек, в направлении «Север – Юг»» (Варганов, 2023).

Социально-экономическое развитие в АР носит очаговый, анклавный характер, концентрируясь или вокруг освоения источников природных ресурсов сырья, или в

промышленно-торговых центрах вдоль Транссиба и водных путей. При этом эти два типа концентрации производственно-хозяйственной деятельности слабо связаны между собой: предприятия по освоению и добыче природных ресурсов мало используют научно-практические и производственно-технологические наработки предприятий и организаций городов индустриального пояса (Крюков, 2022).

В. Ткаченко указывает на такую особенность АР, как близость к развивающимся и густонаселенным странам Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего к Китаю, что ставит макрорегион в зависимость от циклической динамики их социально-экономического развития и геополитических противоречий. Ситуация усугубляется тем, что в годы существования СССР в АР так и не была создана транспортная сеть (инфраструктурная решётка), а усилия были сконцентрированы лишь на строительстве немногочисленных широтных железных дорог южнее Транссиба и его «сверхмагистрализации» (Ткаченко, 2007).

При этом, как отмечают Ю. Ершов и О. Тарасова, для АР транспортный сегмент экономики имеет гораздо большее значение, чем для Европейской России, что обусловлено большими расстояниями, высокой и относительно простой транспортабельностью природных ресурсов по отношению к товарам с высокой добавленной стоимостью, необходимостью обеспечения вахтового метода работ (Ершов и Тарасова, 2020).

Однако для вывоза из страны больших объёмов угля необходимо осуществление значительных инвестиций в создание и модернизацию железнодорожной и портовой инфраструктуры, строительство национального углевозного флота для работы на Северном морском пути (СМП) (Суслов и др., 2022).

После развала СССР анклавный характер социально-экономического развития АР только усилился, прежде всего из-за реализации мало связанных между собой проектов разработки природных месторождений. Среди факторов, обуславливающих такое положение, исследователи выделяют плохую транспортную и инфраструктурную освоенность обширной территории (особенно слабое взаимодействие территорий АР в меридиональном направлении) (Зангеева и др., 2021). Обратной стороной концентрации экономической активности и населения в крупных региональных центрах является депрессивное состояние и обезлюдение территорий, находящихся вне зоны транспортной доступности.

Представляется, что приоритет в развитии ТТС России следует отдавать направлению «Север – Юг», проходящему через страны Центральной Азии. По мнению С. Гончаренко, следует максимально расширить направление грузопотока международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» на север и восток России в сторону Урала и Южной Сибири.

Стратегическим сухопутным направлением, связывающим Россию и Индию, является возобновление проекта строительства железной дороги из Узбекистана через Афганистан (Кабул) и Пакистан (Пешавар) в сторону Дели. Другой вариант железнодорожного маршрута – через Таджикистан, Афганистан и спорную провинцию Джамму и Кашмир. Эти маршруты требуют достижения взаимовыгодного сотрудничества всех участвующих стран, в первую очередь Индии и Пакистана (Гончаренко, 2017).

В. Малов указывает, что для АР более подходит организация перевозочного процесса не на основе конкуренции видов транспорта, а на базе взаимодействия и взаимодополнения железнодорожных и морских широтных путей сообщения с меридиональными железнодорожными, речными, автомобильными и воздушными маршрутами (Малов, 2022).

По мнению В. Крюкова, Н.И. Сусллова и М. Ягольницера, в будущем в АР могут быть построены транспортные магистрали и сформированы торговые пути, связывающие Азию, Европу и Северную Америку (Крюков и др., 2022).

### **Результаты и обсуждение**

Развитие ТТС России, инфраструктурное обеспечение меняющейся конфигурации торгово-экономических связей, достижение сбалансированного пространственного развития АР требуют осуществления меридиональной трансформации сухопутных путей сообщения. Любое отклонение железнодорожных путей от Транссиба в южном направлении можно рассматривать как проявление меридиональной трансформации ТТС АР, которая является эффективной альтернативой сверхмагистрализации Транссиба.

В ТТС России различные маршруты МТК «Север – Юг» зачастую выступают в роли составляющих «транспортных крестов» и «транспортных углов», позволяющих перенаправить в южном направлении грузопотоки, следующие по широтным направлениям «Восток – Запад» и наоборот. Такое перенаправление снижает нагрузку на широтные магистрали, прежде всего Транссиб, а также позволяет перехватить грузопотоки, следующие по путям сообщения в обход России.

С другой стороны, наличие «транспортного угла», наоборот, приводит к использованию альтернативных маршрутов для повышения эффективности логистики. Например, позволяет отклонить потоки грузов, следующие по западной ветке МТК «Север – Юг», на новую железную дорогу Баку – Тбилиси – Карс и далее в страны Южной Европы в целях обхода территорий недружественных государств.

По мнению заместителя генерального директора ОАО «РЖД», начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) А. Шило, «раскатка МТК «Север – Юг» не поможет разгрузить Восточный полигон... МТК «Север – Юг» выступает скорее дополнительной возможностью для грузоотправителей доставить свою продукцию по более удобному маршруту» (Елетина, 2023).

Тем не менее, к 2030 г. ожидается рост объёма перевозок российских грузов по традиционным маршрутам МТК «Север – Юг» в Европейской части России почти в два раза – с 17 млн. т. до 32 млн. т.

### **1. Проблемы развития и слабые стороны функционирования традиционных меридиональных маршрутов МТК «Север – Юг» в Европейской части России**

Рассмотрим текущее состояние, перспективы и проблемы традиционных меридиональных маршрутов МТК «Север – Юг» в Европейской части России.

**Западная ветвь МТК.** На маршруте разворачиваются масштабные работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры. Планируется завершение проектных и начало строительных работ по переводу участка Дербент – Самур (граница с Азербайджаном) на переменный ток, что позволит сократить время простоя поездных формирований на ст. Дербент при смене локомотивов постоянного тока на локомотивы переменного тока.

Увеличение перерабатывающей способности железнодорожного пункта пропуска (ЖДПП) Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) требует синхронизации работ по реконструкции приграничных участков железных дорог России и Азербайджана, согласования их пропускных способностей, унификации длины приёмо-отправочных путей и требований к поездным формированиям по длине составов и весовым характеристикам, внедрения и масштабирования практики электронного документооборота при организации межгосударственного сообщения.

Главным недостатком западного маршрута является его мультимодальный характер, необходимость перегрузки на автомобильный транспорт на станции Астара (иранская). В Иране перевозки грузов автомобильным транспортом отличаются наличием большого количества перевозчиков, недопущением к перевозочному процессу иностранных грузовых автомобилей, в т.ч. путём непредоставления им льготных условий заправки топливом, а также высокими транзакционными издержками.

В целях преодоления интермодальности перевозочного процесса требуется строительство в Иране железной дороги Решт – Астара протяжённостью 170 км, что может занять более трех лет. Продолжаются дискуссии о технических параметрах новой железной дороги, прежде всего в части ширины колеи.

Рассматриваются следующие варианты стандартов железнодорожной колеи:

- колея российского стандарта 1520 мм;
- колея применяемого в Иране европейского стандарта 1435 мм;
- совмещённая колея.

В последнем случае предполагается изначальная укладка железнодорожного полотна европейской колеи, а в последующем – дополнительного рельса широкой колеи.

**Центральный водно-сухопутный маршрут через Каспийское море.** В настоящее время Транскаспийский водно-сухопутный маршрут рассматривается в качестве основного, что в немалой степени обусловлено наличием узких мест сухопутных восточных и западной ветвей

МТК «Север – Юг». Активными сторонниками развития этого маршрута являются власти и предпринимательское сообщество Приволжского федерального округа.

Слабыми сторонами маршрута являются:

1. Обмеление, необходимость масштабной реконструкции Волго-Каспийского морского судоходного канала, которую планируется провести до 2027 г., проведение регулярной очистки водной артерии от наносов ила.

2. Недостаточная мощность российской портовой инфраструктуры: нехватка причалов, портальных кранов, складских терминалов, включая склады временного хранения (СВХ) и рефрижераторные склады, лабораторий фитосанитарного и ветеринарного контроля, железнодорожных подъездных путей и др.

3. Недостаточное количество судов, прежде всего контейнеровозов, паромов и танкеров на маршрутах Иран – Россия. Россия и Иран только планируют развивать сотрудничество в области строительства крупнотоннажного флота. Россия также рассматривает возможности инвестирования в иранские морские порты.

4. Рост фрахтовых ставок в 2022 г. на перевозку грузов из России в Иран в 2 раза до 7 тыс. долл. США за ДФЭ (контейнеров в 20-футовом эквиваленте) (Сроки перевозки по Транскаспийской ветке МТК Север – Юг в марте 2023 года выросли до 60 дней, 2023) в условиях, когда для ускорения грузооборота приоритет отдаётся именно контейнерным перевозкам и транспортировке грузов в мягких контейнерах (биг-бегах).

**Восточный и Новый восточный маршруты МТК «Север – Юг».** Для реализации потенциала восточного маршрута МТК «Север – Юг» требуется увеличение пропускной способности железных дорог Туркменистана и Ирана. В частности, недостаточна пропускная способность Новой восточной ветки МТК. Железная дорога в Иране Инче-Бурун – Тегеран способна пропускать лишь 8 пар поездов в сутки, а сложная горно-перевальная местность не позволяет формировать составы стандартной длины.

В конце 2022 г. между ОАО «РЖД» и «Туркменскими железными дорогами» была подписана Программа сотрудничества на 2023-2025 гг. Документ предполагает участие российской компании:

- в развитии транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад»;
- электрификации железных дорог Туркменистана;
- цифровизации транспортно-производственных процессов;
- обучении специалистов «Туркменских железных дорог» (РЖД прорабатывают отправку ряда товаров через Туркменистан и Иран в ОАЭ, Турцию, 2023).

**Общие производственно-технологические и организационно-институциональные проблемы функционирования традиционных маршрутов «Север – Юг» в Европейской части России.** Прежде всего, следует отметить *проблемы функционирования ТТС Ирана:*

1. Недостаточное промышленно-технологическое и транспортно-логистическое развитие Исламской республики, долгое время находящейся под внешним санкционным давлением.

2. Длительные сроки прохождения грузопотоков (30 дней) по территории страны.

3. Длительное ожидание перегрузки на ст. Астара (иранская) – до 15 дней, включая перегрузку температурочувствительных грузов.

4. Низкий приоритет железнодорожных перевозок грузов по сравнению с транспортировкой автомобильным транспортом.

5. Отсутствие единой крупной логистической компании по автомобильным перевозкам.

6. Высокие транзакционные издержки перевозочного процесса, связанные с распространением оппортунистического поведения, необходимостью постоянного контроля за перемещением и сохранностью грузов.

Основная задача развития транзитных маршрутов через Иран заключается в обеспечении максимально бесшовной технологии перевозочного процесса с учётом разной ширины железнодорожной колеи в целях сокращения непроизводительных простоев на пунктах пропуска. Одним из эффективных решений данного вопроса при перевозке массовых грузов является использование контейнеров типа Open Top (с открытым верхом).

Отмечается *наличие узких мест автодорожной инфраструктуры в Азербайджане и Дагестане.* Дорожная инфраструктура автомобильных перевозок грузов через территорию

Азербайджана оставляет желать лучшего, существующие однополосные дороги не отвечают требованиям для международных перевозок автомобильным транспортом.

Пограничный переход Яраг – Казмаляр на границе Дагестана с Азербайджаном используется автоперевозчиками в сообщении Иран/Турция – Россия, как правило, в обход перегруженного перехода Верхний Ларс (Грузия – Россия). Грузовой транспорт на этом направлении регулярно простаивает в заторах, срок перевозки увеличивается с 10 до 30 дней, более 60% грузов доставляется с задержкой.

Планируется, что основные автомобильные погранпереходы МТК «Север – Юг» будут модернизированы до конца 2027 г.

**Транзитный потенциал маршрутов «Север – Юг» из Европейской части России в Центральную, Западную и Южную Азию.** Большой транзитный потенциал в меридиональном направлении есть у железных дорог, которые планируется проложить через Афганистан и Пакистан. Предполагается, что строительство Трансафганской железной дороги протяженностью 760 км будет завершено к концу 2027 г. Рассчитывается, что к 2030 г. провозная способность маршрута страны ЕС – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – порты на Аравийском море составит около 15 млн. т. грузов в год (Алешина, 2023б).

Мультимодальный коридор Китай – Афганистан протяженностью около 3,2 тыс. км является меридиональным ответвлением широтного сухопутного маршрута Китай – Кыргызстан – Узбекистан, по которому грузы из Китая в Узбекистан начали доставляться в декабре 2022 г. Несмотря на то что коридор имеет большое военно-стратегическое значение, пропускная способность железнодорожных участков находится на недостаточном уровне.

Для грузоотправителей и грузополучателей из АР использование «транспортного угла», включающего перенаправление грузопотоков с направления «Восток – Запад» на традиционные маршруты МТК «Север – Юг» в Европейской части России не только не эффективно, но зачастую невозможно, прежде всего, по причине увеличения расстояния перевозок, низкой пропускной способности маршрутов и высоких транзакционных издержек.

## **2. Перспективные инфраструктурные проекты меридиональной трансформации ТТС АР**

Необходимость и актуальность меридиональной трансформации ТТС АР обусловлены ещё и тем, что в условиях внешнего санкционного давления со стороны недружественных государств в число главных торгово-экономических партнёров России вошла Индия. По сведениям исполнительного директора Ассоциации горнопромышленников России А. Никитина, за последние 6 лет экспорт российского угля в Китай вырос более чем в 2,5 раза, в Индию – в 5 раз (Белов, 2024). По оценкам, к 2030 г. Россия может стать основным поставщиком коксующегося угля в Индию.

Основным препятствием для дальнейшего роста экспортных перевозок угля являются недостаточные пропускные и провозные способности Восточного полигона железных дорог России. Для транспортно-логистического обеспечения экспортных поставок угля и продукции металлургии в Индию требуется строительство новых путей сообщения в направлении Северный Ледовитый океан – Индийский океан, пролегающих по территории АР.

Военно-политическое противостояние в Красном море привело к увеличению транзитного времени и фрахтовых ставок на маршрутах в Мировом океане (Deep Sea) в российские порты Санкт-Петербург и Новороссийск из и в Индию и др. страны Глобального Юга.

Главной причиной заинтересованности Индии в развитии перевозок по СМП является высокий уровень их безопасности на фоне роста военно-стратегической и террористической напряжённости в узких местах глобальных морских коммуникаций. Кроме того, изменение конфигурации грузопотоков будет способствовать повышению уровня внешнеполитической независимости Индии.

Транспортно-коммуникационное взаимодействие России и Индии может стимулировать другие государства Глобального Юга участвовать в сооружении новых меридиональных маршрутов «Север – Юг».

Выделим наиболее значимые новые инфраструктурные проекты меридиональной трансформации ТТС АР (таблица 1).



Таблица 1 / Table 1

**Новые инфраструктурные проекты меридиональной трансформации ТТС АР /  
New infrastructure projects for the meridional transformation of the TTS AR**

<b>Проект меридиональной трансформации</b>	<b>Регион АР</b>	<b>Значение для транспортно-логистического комплекса РФ</b>	<b>Транспортно-транзитный потенциал</b>
Формирование экономического коридора Китай – Монголия – Россия	Республика Бурятия	Расширение провозной способности российско-китайских коммуникаций; развитие Улан-Баторской железной дороги (УБЖД), на 50% принадлежащей ОАО «РЖД»; стимулирование экономического развития Монголии и Бурятии.	Расширение провозной способности и модернизация транзитного маршрута Китай – ЕС – Китай.
Пограничный мостовой железнодорожный переход Нижнеленинское – Тунцзян	Еврейская автономная область	Диверсификация маршрутов экспортно-импортных перевозок по направлению Россия – Китай, снижение нагрузки на Восточный полигон железных дорог.	Новый меридиональный маршрут транзитных перевозок грузов, примыкающий к направлению Китай – ЕС – Китай.
Проект строительства и развития пограничного мостового перехода Джалинда – Мохэ	Амурская область	Сокращение расстояния до железнодорожных и автомобильных пограничных переходов, соединяющий Россию и Китай; снижение нагрузки на Восточный полигон железных дорог; обеспечение экспортных поставок угля.	Новый меридиональный маршрут транзитных перевозок грузов, примыкающий к направлению Китай – ЕС – Китай; основа для развития нового меридионального направления Джалинда – Мохэ – Якутск – река Лена – СМП.
Железная дорога Курагино – Кызыл – Монголия – Китай	Красноярский край, Республика Тыва	Инфраструктурная основа экспортных поставок угля с Элегестского месторождения; повышение транспортной доступности Республики Тыва; сокращение расстояния до железнодорожных пограничных переходов, соединяющий Россию и Китай.	Новый меридиональный маршрут транзитных перевозок грузов, примыкающий к направлению Китай – ЕС – Китай.

*Источник: / Source: составлено авторами / compiled by the authors.*

*Формирование экономического коридора Китай – Монголия – Россия.* Основной задачей в этом направлении является реконструкция меридиональной железной дороги Улан-Удэ – Наушки – Эрлянь – Цзинин, называемой Южным ходом Транссиба и Трансмонгольской железной дороги, что обусловлено кратным ростом экспортных поставок сырьевых ресурсов из Монголии в Китай, а также взрывным увеличением транзитных контейнерных перевозок. Активное участие России в этом процессе определяется долей ОАО «РЖД» в акционерном капитале АО Улан-Баторская железная дорога (УБЖД) в размере 50%.

*Пограничный мостовой железнодорожный переход Нижнеленинское – Тунцзян.* Перспективное меридиональное направление, способствующее диверсификации маршрутов экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по направлению Россия – Китай. В 2023 г. через переход началось движение контейнерных поездов, что привело к снижению нагрузки на инфраструктуру Восточного полигона, развитию транзитных перевозок грузов.

*Проект строительства и развития пограничного мостового перехода Джалинда – Мохэ* в Амурской области включает строительство железнодорожного моста через Амур, реконструкцию участка Рейново – Сковородино, модернизацию ст. Рейново и сооружение на ней железнодорожного пункта пропуска.

В результате развития нового меридионального направления сократится транспортное плечо для грузоотправителей от мест формирования составов до пограничных переходов, уменьшится нагрузка на Восточный полигон железных дорог и будет заложена основа для развития нового глобального меридионального направления Джалинда – Мохэ – Якутск – река Лена – СМП.

### 3. Глобальные проекты широтной и меридиональной трансформации ТТС АР

Имеющиеся заделы, значение для повышения транзитного потенциала и сложности реализации глобальных проектов широтной и меридиональной трансформации ТТС АР приведены в таблице 2.

Таблица 2 / Table 2

#### Глобальные проекты широтной и меридиональной трансформации ТТС АР: заделы, значение, сложности реализации / Global projects of latitudinal and meridional transformation of the Central Asian Republic: groundwork, significance, difficulties of implementation

Наименование проекта	Имеющиеся заделы	Значение для развития ТТС АР	Сложности реализации
Строительство Приполярной железной дороги Урал – Чукотка	Разработанный и частично реализованный проект строительства Северного широтного хода, наработки, связанные с незавершённым строительством железной дороги в начале 1950-х гг.	Новая широтная магистраль, сокращающая расстояние перевозок сырьевых ресурсов, обслуживание портов и предприятий вдоль Северного морского пути (СМП) – составная часть «транспортного креста» на Чукотке.	Сложные природно-климатические и почвенно-ландшафтные условия, излишнее дублирование Северного морского пути (СМП), низкий транзитный потенциал без тоннельного перехода на Аляску.
Развитие меридионального направления Джалинда – Мохэ – Якутск – река Лена – СМП – порты Европы	Наличие уже построенной железной дороги до Нижнего Бестяха, разработанный проект строительства мостового перехода в районе Якутска, актуальность проблемы инфраструктурного обеспечения «северного завоза».	Новый транзитный мультимодальный маршрут Китай – Европа, увеличение грузовой базы Холодного Шёлкового пути – СМП.	Мультимодальность перевозочного процесса, задержки с финансированием строительства моста через Лену в районе Якутска, которой может быть только автомобильным, ограниченный период навигации, необходимость ледокольной проводки и применения судов усиленного ледового класса.
Строительство железной дороги Якутия – тоннель под Беринговым проливом – Аляска	Наличие уже построенной железной дороги до ст. Нижний Бестях, разработанный проект строительства мостового перехода в районе Якутска, актуальность проблемы	Формирование железнодорожных коридоров Европа – Америка и Китай – Америка через территорию России.	Высокая стоимость строительства тоннеля под Беринговым проливом, необходимость строительства двухколейной линии или пунктов перегруза (перестановки колёсных

Наименование проекта	Имеющиеся заделы	Значение для развития ТТС АР	Сложности реализации
	инфраструктурного обеспечения «северного завоза».		пар), большие расстояния, низкая плотность населения, сложные природно-климатические и почвенно-ландшафтные условия, санкционное давление со стороны США и Канады.

Источник: / Source: составлено авторами / compiled by the authors.

В более ранних работах авторов приведены концептуальные подходы к построению модели реализации проекта меридионального транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО – ИО) как ключевого направления развития ТТС АР, даны определение и оценка перспективной грузовой базы в направлении Россия – страны Центральной Азии – страны Западной Азии – Индия, а также рассмотрены перспективные типы используемого подвижного состава (Алклычев и Зоидов, 2011; Зоидов и Медков, 2021; Зоидов и Медков, 2022; Зоидов и др., 2023а, 2023б).

Предполагается, что коридор СЛО – ИО будет пролегать по маршруту: Арктическая зона России – Западная Сибирь (Россия) – Южная Сибирь (Россия) – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран/Пакистан – Индия. Транспортное направление должно стать инфраструктурно-интеграционной основой Индо-Сибирско-Арктического торгового пути XXI в. Пересечение коридора СЛО – ИО с Приполярной магистралью приведёт к образованию узловой точки («транспортного креста») в районе Ямала и порта Сабетта.

Реализация этого инновационного проекта повысит скорость движения грузопотоков и надёжность перевозочного процесса, сократит время доставки, в т.ч. за счёт более высоких качественных характеристик железнодорожной инфраструктуры (минимальное количество кривых малого радиуса, применение инновационных материалов верхнего строения пути и стрелочных переводов, использование опыта строительства Цинхай-Тибетской железной дороги в Китае при прокладке магистрали в горных районах Центральной и Западной Азии) и подвижного состава (применение скоростных грузовых локомотивов и фитинговых платформ).

### Заключение

Развитие транспортного коридора Северный Ледовитый океан – Индийский океан (СЛО-ИО), проходящего исключительно по территории АР, будет способствовать преодолению усиливающегося полукOLONиального положения макрорегиона в составе РФ; сырьевого, ресурсного характера отношений с Европейской Россией; периферийного статуса регионов АР. Коридор будет иметь не только транспортно-транзитное, но и большое политико-экономическое и военно-стратегическое значение.

Меридиональной трансформации ТТС АР способствует географическое расположение дружественных государств на южном направлении. Так, для регионов АР Китай – это не Восток, а именно Юг.

Развитие меридиональных транспортных направлений должно быть направленным:

- на сбалансированное развитие и увеличение провозных и пропускных способностей железнодорожной и автодорожной инфраструктуры в сопредельных государствах;
- согласованную модернизацию пограничных пунктов пропуска, прежде всего в разрезе их перерабатывающих и перегрузочных мощностей, длины и количества приёмо-отправочных путей на приграничных станциях, внедрения и использования роботизированных контрольных технологий;
- обеспечение наличия и сопоставимых характеристик подвижного состава и поездных формирований на станциях смены стандартов железнодорожной колеи;

• достижение сопоставимого уровня цифровизации, роботизации, видеоаналитики, распространения технологий искусственного интеллекта и применения электронных транспортных документов при организации перевозочного процесса в межгосударственном сообщении.

В настоящее время конструируется скоростной грузовой локомотив, разрабатываются и выводятся на сеть новые фитинговые платформы, способные двигаться в составе ускоренных контейнерных поездов со скоростью до 140 км/ч, что позволяет этим поездным формированиям следовать в графиках пассажирских поездов. Однако в настоящее время пассажирские поезда на маршруте Москва – Владивосток проходят со скоростью 140 км/ч только 0,13% всего пути (Белов, 2024).

Возникает насущная задача осуществления масштабной реконструкции железнодорожных путей, чему препятствуют сложные природно-климатические, производственно-технологические и финансово-экономические условия. Более того, такая модернизация малоэффективна, т.к. тяжёловесные составы с массовыми грузами (углём, инертными материалами, металлом и пр.) и инновационными вагонами с нагрузкой 25-27 т. на ось будут оказывать значительное воздействие на железнодорожную инфраструктуру, способствовать увеличению протяжённости участков с ограничениями скоростного режима и росту числа «окон» для проведения ремонтных работ.

Более эффективной стратегией является строительство новых железных дорог. Профиль пути, строение рельсошпальной решётки и её основания, характеристики стрелочных переводов, энергоснабжения и контактной сети, инновационные решения в хозяйстве сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и управления движением должны обеспечивать возможность курсирования ускоренных контейнерных поездов со скоростью 140 км/ч на большей части новых маршрутов.

На западном маршруте МТК «Север – Юг» ОАО «РЖД» планирует внедрить организационно-институциональную инновацию в виде единого транспортно-логистического оператора в Европейской России путём создания ирано-российской компании по транзитным перевозкам грузов автомобильным транспортом по территории Ирана (Алешина, 2023а).

Организационно-институциональной основой реализации проектов меридиональной трансформации ТТС АР должно стать создание и функционирование глобальной наднациональной корпорации, функционирующей на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства (МКП).

### Литература / References

1. Алешина, А. (2023а), “Для беспрепятственного прохождения грузов создана ирано-российская компания”, *РЖД-Партнер*, 06.03.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dlya-bespreyatstvennogo-prokhozheniya-gruzov-sozdana-irano-rossiyskaya-kompaniya/> (Дата обращения 09.03.2023). [Alyoshina, A. (2023a), “An Iranian-Russian company has been established for the smooth passage of goods”, *Russian Railways Partner*, 06.03.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/dlya-bespreyatstvennogo-prokhozheniya-gruzov-sozdana-irano-rossiyskaya-kompaniya/> (Accessed 09.03.2023)].

2. Алешина, А. (2023б), “Россия заявила о намерении увеличить число транспортных коридоров”, *РЖД-Партнер*, 20.11.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/rossiya-zayavila-o-namerenii-uvlichit-chislo-transportnykh-koridorov/> (Дата обращения 21.11.2023). [Alyoshina, A. (2023b), “Russia has announced its intention to increase the number of transport corridors”, *Russian Railways Partner*, 20.11.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/rossiya-zayavila-o-namerenii-uvlichit-chislo-transportnykh-koridorov/> (Accessed 21.11.2023)].

3. Алклычев, А.М. и Зоидов, К.Х. (2011), “Железнодорожный транспорт для территориального развития Сибири и Дальнего Востока”, *ЭКО*, № 8, с. 113-126. [Alklychev, A.M. and Zoidov, K.Kh. (2011), “Railway transport for the territorial development of Siberia and the Far East”, *ECO*, no. 8, pp. 113-126].

4. Белов, П. (2024), “Уголь ищет новые пути”, *РЖД-Партнер*, 10.01.2024, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/ugol-ishchet-novye-puti/> (Дата обращения 15.01.2024). [Belov, P. (2024), “Coal is looking for new ways”, *Russian Railways Partner*, 10.01.2024, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/ugol-ishchet-novye-puti/> (Accessed 15.01.2024)].

5. Варганов, Е. (2023), “Действующие и планируемые логистические проекты гармонично дополняют другие инициативы Евразии”, *РЖД-Партнер*, 16.11.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/deystvuyushchie-i-planiruemye-logisticheskie-proekty-garmonichno-dopolnyayut-drugie-initsiativy-evra/> (Дата обращения 16.11.2023). [Varganov, E. (2023), “Current and planned logistics projects harmoniously complement other initiatives of Eurasia”, *Russian Railways Partner*, 16.11.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/deystvuyushchie-i-planiruemye-logisticheskie-proekty-garmonichno-dopolnyayut-drugie-initsiativy-evra/> (Accessed 16.11.2023)].

6. Гончаренко, С.С. (2017), “Стратегическое партнерство России и Индии в сфере евразийских международных транспортных коридоров”, *В сборнике: Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2017*, труды Десятой международной конференции в двух томах, под общей редакцией С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна, с. 399-404. [Goncharenko, S.S. (2017), “Strategic partnership between Russia and India in the field of Eurasian international transport corridors”, *In the collection: Managing the Development of large-scale MLSD Systems'2017*, Proceedings of the Tenth International Conference in two volumes, Under the general editorship of S.N. Vasiliev, A.D. Tsvirkun, pp. 399-404].

7. Гринберг, Р.С., Белозёров, С.А. и Соколовская, Е.В. (2021), “Оценка эффективности экономических санкций: возможности систематического анализа”, *Экономика региона*, т. 17, вып. 2, с. 354-374. [Grinberg, R.S., Belozerov, S.A. and Sokolovskaya, E.V. (2021), “Assessment of the effectiveness of economic sanctions: possibilities of systematic analysis”, *Economics of the region*, vol. 17, issue 2, pp. 354-374].

8. Елетина, В. (2023), “Центры притяжения грузов”, *Гудок*, 25.05.2023, доступно по адресу: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1636087&archive=2023.05.25> (Дата обращения 25.05.2023). [Eletina, V. (2023), “Centers of gravity of goods”, *Gudok*, 25.05.2023, available at: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1636087&archive=2023.05.25> (Accessed 25.05.2023)].

9. Ершов, Ю.С. и Тарасова, О.В. (2020), “Азиатская Россия – основные противоречия современного развития”, *ЭКО*, № 8, с. 8-30. [Yershov, Yu.S. and Tarasova, O.V. (2020), “Asian Russia – the main contradictions of modern development”, *ECO*, no. 8, pp. 8-30].

10. Зангеева, Н.Р., Батомункуев, В.С. и Аюшеева, В.Г. (2021), “Анализ пространственного развития урбанизации регионов Азиатской России”, *Тихоокеанская география*, № 1 (5), с. 42-48. [Zangeeva, N.R., Batomunkuyev, V.S. and Ayusheeva, V.G. (2021), “Analysis of the spatial development of urbanization in the regions of Asian Russia”, *Pacific Geography*, no. 1 (5), pp. 42-48].

11. Зойдов, К.Х. (2023), *Эволюционно-институциональный подход при исследовании и измерении неравновесных процессов эволюции социально-экономических систем*, 3-е изд., исп. и доп., под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, ИПР РАН, М., 517 с. [Zoidov, K.Kh. (2023), *An evolutionary-institutional approach to the study and measurement of non-equilibrium processes of the evolution of socio-economic systems*, 3rd edition, corrected and expanded, edited by Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences V.A. Tsvetkov, MEI RAS, Moscow, 517 p.].

12. Зойдов, К.Х. и Медков, А.А. (2021), “К проблеме повышения уровня железнодорожного сообщения с точки зрения развития транзитного потенциала России в арктической зоне в рамках китайской инициативы «Пояс и путь»”, *В сборнике: Стратегия устойчивого развития и угрозы экономической безопасности промышленности России с позиции шестого технологического уклада*, Материалы международной научно-практической конференции, под редакцией В.А. Цветкова, К.Х. Зойдова, с. 57-76. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2021), “On the problem of increasing the level of railway communication from the point of view of developing Russia’s transit potential in the Arctic zone within the framework of the Chinese «Belt and Road» Initiative”, *In the collection: Strategy for Sustainable Development and threats to the economic security of Russian industry from the position of the sixth technological order*, Materials of the international scientific and practical conference, edited by V.A. Tsvetkov, K.Kh. Zoidov, pp. 57-76].

13. Зойдов, К.Х. и Медков, А.А. (2022), “Реализация крупных энергетических проектов в Российской Арктике в рамках осуществления совместных инфраструктурно-интеграционных инициатив с Китаем и Индией”, *Региональные проблемы преобразования экономики*, № 2 (136), с. 5-22. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2022), “Implementation of major energy projects in the

Russian Arctic within the framework of joint infrastructure and integration initiatives with China and India”, *Regional Problems of Economic Transformation*, no. 2 (136), pp. 5-22].

14. Зоидов, К.Х., Медков, А.А. и Зоидов, З.К. (2023а), “Актуальные направления транспортно-транзитного обеспечения инклюзивного роста Азиатской России”, *Региональные проблемы преобразования экономики*, № 3 (149), с. 93-106. [Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A. and Zoidov, Z.K. (2023a), “Current directions of transport and transit support for inclusive growth in Asian Russia”, *Regional Problems of economic transformation*, no. 3 (149), pp. 93-106].

15. Зоидов, К.Х., Медков, А.А. и Зоидов, З.К. (2023б), *Обеспечение экономического суверенитета России путём создания и развития торговых путей XXI века*, под ред. к.ф.-м.н., доцента К.Х. Зоидова, ИПР РАН, М., 209 с. [Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A. and Zoidov, Z.K. (2023b), *Ensuring the economic sovereignty of Russia through the creation and development of trade routes of the XXI century*, Under the editorship of PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor K.Kh. Zoidov, MEI RAS, M., 209 p.].

16. “Кильский институт: Объем контейнерных перевозок через Красное море упал более чем в два раза” (2024), *PortNews*, 11 января 2024, доступно по адресу: <https://portnews.ru/news/358333/> (Дата обращения 15.01.2024). [“Kiel Institute: The volume of container traffic across the Red Sea has more than doubled” (2024), *PortNews*, January 11, 2024, available at: <https://portnews.ru/news/358333/> (Accessed 15.01.2024)].

17. Клейнер, Г.Б. (2021), *Системная экономика: шаги развития: Монография*, предисловие академика В.Л. Макарова, Издательский дом «НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА», 746 с. [Kleiner, G.B. (2021), *The systemic economy: the steps of development: Monograph*, foreword by academician V.L. Makarov, Publishing House «SCIENTIFIC LIBRARY», 746 p.].

18. Крюков, В.А. (2022), “О необходимости осуществления активной структурной и пространственной политики в Азиатской России”, *Экономическое возрождение России*, № 3 (73), с. 5-17. [Kryukov, V.A. (2022), “On the need to implement an active structural and spatial policy in Asian Russia”, *Economic Revival of Russia*, no. 3 (73), pp. 5-17].

19. Крюков, В.А., Суслов, Н.И. и Ягольницер, М.А. (2022), “Об основах развития экономики Азиатской России”, *ЭКО*, № 1 (571), с. 121-140. [Kryukov, V.A., Suslov, N.I. and Yagolnitzer, M.A. (2022), “On the fundamentals of the development of the economy of Asian Russia”, *ECO*, no. 1 (571), pp. 121-140].

20. Малов, В.Ю. (2022), “Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность”, *ЭКО*, № 7, с. 99-113. [Malov, V.Yu. (2022), “The transport network of the Asian part of Russia: some lessons from history and modernity”, *ECO*, no. 7, с. 99-113].

21. “РЖД прорабатывают отправку ряда товаров через Туркменистан и Иран в ОАЭ, Турцию” (2023), *РЖД-Партнер*, 20.01.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-prorabatyvayut-otpravku-ryada-tovarov-cherez-turkmeniyy-i-iran-v-oe-turtsiyu/> (Дата обращения 24.01.2023). [“Russian Railways is working on sending a number of goods through Turkmenistan and Iran to the UAE, Turkey” (2023), *Russian Railways Partner*, 20.01.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-prorabatyvayut-otpravku-ryada-tovarov-cherez-turkmeniyy-i-iran-v-oe-turtsiyu/> (Accessed 24.01.2023)].

22. “Рост случаев морского пиратства зафиксирован по итогам 2023 года” (2024), *PortNews*, 13 января 2024, доступно по адресу: <https://portnews.ru/news/358398/> (Дата обращения 15.01.2024). [“An increase in cases of maritime piracy was recorded by the end of 2023” (2024), *PortNews*, January 13, 2024, available at: <https://portnews.ru/news/358398/> (Accessed 15.01.2024)].

23. “Сроки перевозки по Транскаспийской ветке МТК Север – Юг в марте 2023 года выросли до 60 дней” (2023), *РЖД-Партнер*, 28.03.2023, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/sroki-perevozki-po-transkaspiskoy-vetke-mtk-sever-yug-v-marte-2023-goda-vyrosli-do-60-dney/> (Дата обращения 30.03.2023). [“The transportation time on the North – South Trans-Caspian branch of the MTK in March 2023 increased to 60 days” (2023), *Russian Railways Partner*, 28.03.2023, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/sroki-perevozki-po-transkaspiskoy-vetke-mtk-sever-yug-v-marte-2023-goda-vyrosli-do-60-dney/> (Accessed 30.03.2023)].

24. Суслов, Н.И., Чурашев, В.Н., Маркова, В.М. и Фридман, Ю.А. (2022), “Угольные проекты Азиатской России как драйвер развития инфраструктуры”, *Экономика региона*, т. 18, № 4, с. 1153-1164. [Suslov, N.I., Churashev, V.N., Markova, V.M. and Friedman, Yu.A. (2022), “Coal

projects in Asian Russia as a driver of infrastructure development”, *Economics of the region*, vol. 18, no. 4, pp. 1153-1164].

25. Ткаченко, В.Я. (2007), “Формирование опорной транспортной сети азиатской части России и программа «космос – земле»”, *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*, № 16, с. 136-147. [Tkachenko, V.Ya. (2007), “Formation of the backbone transport network of the Asian part of Russia and the «Space – to-Earth» program”, *Bulletin of the Siberian State University of Railway Engineering*, no. 16, pp. 136-147].

26. IV Железнодорожный съезд (2023), “Владимир Путин принял участие в работе IV Железнодорожного съезда. 15 декабря 2023 года”, доступно по адресу: [www.kremlin.ru/events/president/news/72996](http://www.kremlin.ru/events/president/news/72996) (Дата обращения 15.01.2024). [IV Railway exit (2023), “Vladimir Putin took part in the work of the IV Railway Congress. December 15, 2023”, available at: [www.kremlin.ru/events/president/news/72996](http://www.kremlin.ru/events/president/news/72996) (Accessed 15.01.2024)].

27. Яременко, Ю.В. (1999), *Приоритеты структурной политики и опыты реформ*, Наука, Москва, 414 с. [Yaremenko, Yu.V. (1999), *Priorities of structural policy and experiences of reforms*, Nauka, Moscow, 414 p.].

28. Alchian, A.A. (1950), “Uncertainty, evolution, and economic theory”, *Journal of Political Economy*, vol. 58, no. 3, pp. 211-221.

29. Hufbauer, G.C., Schott, J.J., Elliott, K.A. and Oegg B. (2007), *Economic sanctions reconsidered*, 3<sup>rd</sup> ed., Washington, DC.

30. Morgan, T.C., Bapat, N. and Kobayashi, Y. (2014), “Threat and imposition of economic sanctions 1945-2005: Updating the TIES dataset”, *Conflict Management and Peace Science*, no. 31 (5), pp. 541-558.

31. Mulder, N. (2022), “How America Learned to Love (Ineffective) Sanctions”, *Foreign Policy*, January 30, available at: <https://foreignpolicy.com/2022/01/30/us-sanctions-reliance-results/> (Accessed 12.09.2023).

32. Nelson, R.R. and Winter, S.G. (1985), *An evolutionary theory of economic change*, Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, Mass., 452 p.

33. Nort, D. (1991), *Institutions, Institutional Change and Economic*, Cambridge, 255 p.

### Об авторах

*Зойдов Кобилжон Ходжиевич*, кандидат ф.-м. наук, доцент, заведующий лабораторией интеграции российской экономики в мировое хозяйство, Институт проблем рынка РАН, Москва.

*Медков Алексей Анатольевич*, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

*Зойдов Зафар Кобилджонович*, научный сотрудник, руководитель Центра информационного администрирования, Институт проблем рынка РАН, Москва.

### About authors

*Kobiljon Kh. Zoidov*, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of the Laboratory of the Russian Economy Integration into World Economy, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

*Alexey A. Medkov*, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

*Zafar K. Zoidov*, Research fellow, Head of the Information Administration Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.