УДК 656

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ В СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЯХ

♦♦♦♦♦

ANALYSIS OF THE CURRENT CONDITION OF TRANSPORT CORRIDORS PASSING THROUGH THE TERRITORY OF RUSSIA UNDER EXISTING CONDITIONS

Надирян С.Л.
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Кабишева В.М.
Кубанский государственный технологический университет

Кузьмина М.А.
Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. В данной статье авторами рассматриваются международные транспортные коридоры. Подробно проанализирована сеть панъевропейских коридоров и Транссибирской магистрали. Особое внимание уделяется современному состоянию и развитию ключевых евразийских маршрутов «Север-Юг» и «Восток-Запад». Рассмотрены меры адаптации транспортной системы в санкционных ограничениях.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транзит, морской путь, грузоперевозки.

Nadiryan S.L.
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Kabisheva V.M.
Kuban State Technological University

Kuzmina M.A.
Kuban State Technological University

Annotation. In this article, the authors consider international transport corridors. The network of pan-European corridors and the Trans-Siberian Railway was analyzed in detail. Particular attention is paid to the modern state and development of the key Eurasian routes «North-South» and «East-West». Measures of adaptation of the transport system in sanctions restrictions are considered.

Keywords: international transport corridors, transit, sea route, cargo transportation.

Международные транспортные коридоры можно классифицировать по различным критериям, таким как вид транспорта, географическое расположение и функциональное назначение. Рассмотрим основные типы международных транспортных коридоров более подробно.

Автомобильные международные коридоры представляют собой сети дорог, соединяющие различные страны и регионы. Они играют ключевую роль в грузовых и пассажирских перевозках благодаря своей гибкости и доступности.

Санкционные ограничения привели к усложнению логистических цепочек. В частности, увеличилось количество проверок и таможенных процедур для грузов. Это замедлило время обработки грузов и увеличило транспортные расходы.

Панъевропейские транспортные международные коридоры, которые связывают страны Европы с Восточной Европой и Азией, включают в себя основные магистрали, соединяющие ключевые города и регионы, и обеспечивает эффективное движение грузов и пассажиров по всему континенту, схема представлена на рисунке 1.

Панъевропейский транспортный коридор № 1 – PE1 (ответвление от основного направления коридора: граница с Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск)).

– Панъевропейский транспортный коридор № 2 – PE2 (граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга).

– Панъевропейский транспортный коридор № 9 – PE9 (граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград).

Наибольшую протяженность по территории ЕАЭС из европейских МТК в настоящее время имеет Панъевропейский транспортный коридор № 9, который проходит от

Хельсинки до Санкт-Петербурга и далее следует по двум маршрутам: через Псков и Республику Беларусь и через Центральную Россию. В связи с развитием евразийских логистических направлений Россия предложила официально продлить ПТК № 9 и уже реализует его продолжение в направлениях: Москва – Ростов – порты Кубани и Крыма, Москва – Волгоград – Астрахань.

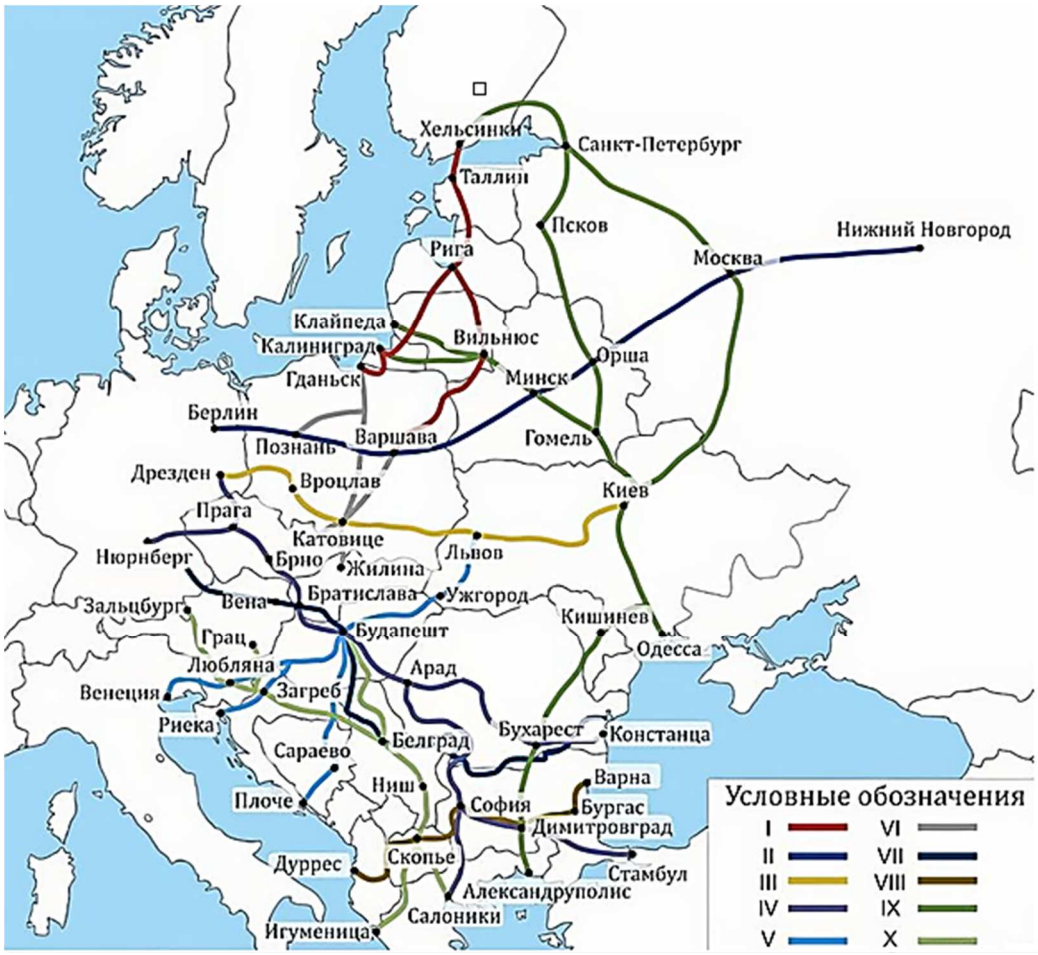

Рисунок 1 – Сеть панъевропейских транспортных коридоров

Транссибирская магистраль – это в первую очередь железнодорожный маршрут, он также включает в себя автомобильные дороги, которые обеспечивают доступ к ключевым точкам вдоль маршрута. Это самая длинная железная дорога в мире, проложена через Евразию, длиною 9288,2 км, она соединяет Москву и Санкт-Петербург с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Это важный коридор для транспортировки товаров между Европой и Азией, представлен на рисунке 2.

Железнодорожные коридоры обеспечивают эффективные и экономически выгодные перевозки на большие расстояния. Они часто используются для транспортировки тяжелых грузов.

Коридор «Север-Юг» – проект, направленный на соединение России, Ирана, Индии и соседними странами. Коридор не только соединяет Россию со странами прикаспийского региона, но и находится на пересечении других важных логистических маршрутов, ведущих в Китай через Центральную Азию и в Турцию через Иран и Азербайджан. Вместе они представляют собой Евразийский транспортный каркас, выступающий ключом как к межконтинентальной, так и внутренней торговле региона. Когда идея коридора только зарождалась, немаловажную роль в нем играли страны Евросоюза, однако после введенных санкций в 2022 году сместили акценты: в прошлом году ЕС запретил въезд фур с российскими и белорусскими номерами. Исключения соста-

вили только фармацевтическая, медицинская, пищевая и сельскохозяйственная продукция, а также удобрения и гуманитарные грузы. Схема МТК «Север-Юг» представлена на рисунке 3.

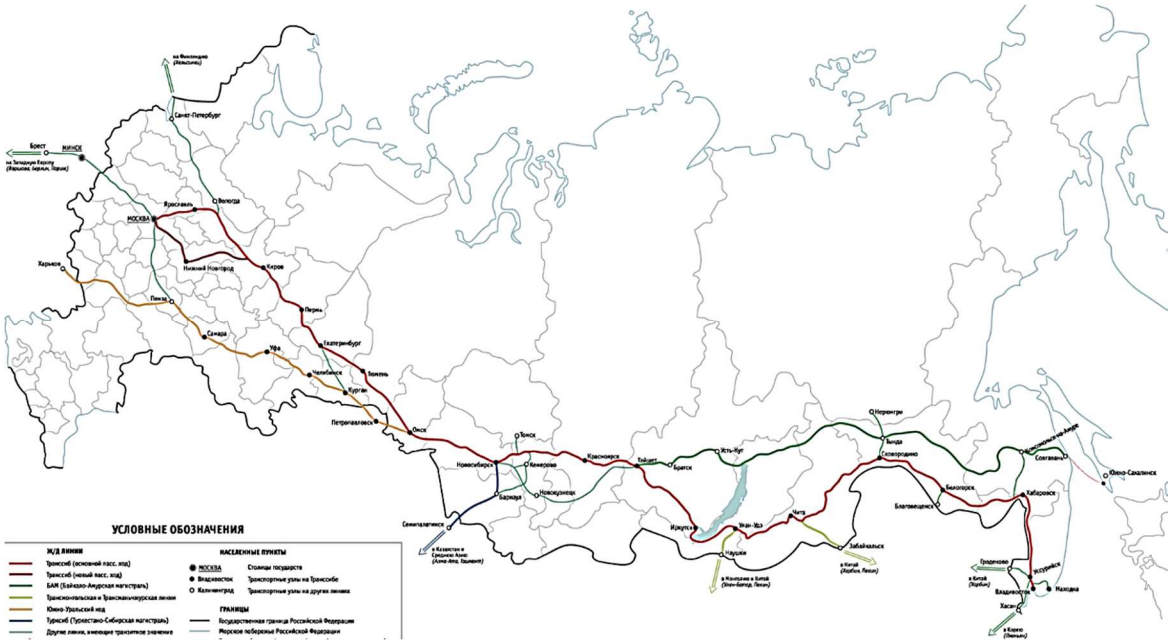

Рисунок 2 – Схема транссибирская магистраль

Рисунок 3 – Схема МТК «Север-Юг»

Продолжается реализация крупных инвестиционных проектов: удлинение путей на станции Волжский (Трубная), комплексная реконструкция узловой станции им. Максима Горького (включая строительство второго пути и новой сортировочной системы), а также реконструкция станции Аксарайская-2 и строительство второго пути на участке Аксарайская-2 – Малый Арал в Астраханской области.

В апреле 2025 года открыто движение по двум новым путепроводам на автомобильной трассе Р-22 «Каспий» (участок Волгоград – Октябрьский – Котельниково – Зимовники – Сальск), которая является частью автодорожной составляющей МТК «Север-Юг».

Коридор «Восток – Запад» соединяющий Европу с Азией, является возрождением исторического Великого Шелкового Пути. Данный проект разработан для увеличения объёма грузоперевозок из Китая в Турцию и страны Европы, а также в обратном направлении. В 2023 году общий объем транзита по этому коридору составил около 700 тысяч ДФЭ, что свидетельствует о растущем интересе к этому маршруту со стороны грузоперевозчиков.

Рисунок 4 – Схема МТК «Восток – Запад»

Поезда, следующие по этому коридору, доставляют грузы в Европу из Китая в среднем в течение 10–12 дней. Это одно из главных преимуществ транспортного коридора.

Рисунок 5 – Схема «Северного морского пути»

Морские коридоры представляют собой важные маршруты для международной торговли, позволяя перевозить большие объемы грузов между континентами. Ключевые морские коридоры включают:

После 2022 года морской коридор «Северный морской путь» практически не используется иностранными торговыми судами для доставки товаров в российские порты или в качестве транзитного маршрута. Исключения – контейнерные перевозки между Китаем и Россией.

Кроме того, круглогодичная навигация открывает возможности для увеличения транзитных перевозок, о чём свидетельствует рост объёма транзитных грузов, достигший исторического рекорда. В 2024 году объём грузоперевозок по СМП достиг рекордного показателя в 37,9 млн тонн, что на 4,4 % больше, чем в предыдущем году.

Важнейшим транзитным грузом по-прежнему остаётся сырая нефть, которая составила 62 % всех перевозок. В 2024 году было перевезено 1,89 млн тонн нефти за 18 рейсов из Приморска, Мурманска и с платформы «Приразломная». Навалочные грузы заняли второе место по объёму транзитных перевозок на СМП, достигнув объёма 877 тысяч тонн.

Санкции также затрудняют доступ России к передовым технологиям в области логистики и управления транспортными потоками. Западные компании ограничили поставки оборудования для транспортной инфраструктуры, что затрудняет модернизацию транспортных узлов и создание новых маршрутов. Кроме того, ограничения в области финансовых операций и запрет на инвестиции в российскую транспортную систему делают проблематичным привлечение внешних ресурсов для модернизации и расширения коридоров.

Для обеспечения устойчивого функционирования транспортных коридоров в условиях санкций Россия вынуждена активно развивать свою транспортную инфраструктуру. Это включает модернизацию железных дорог, портов, автомобильных и авиационных узлов

В условиях санкций одним из ключевых направлений адаптации транспортной системы становится цифровизация процессов. Использование цифровых технологий для управления транспортными потоками и таможенными операциями позволяет сократить время обработки грузов и повысить эффективность логистики. Цифровизация способствует снижению зависимости от западных технологических решений и стимулирует развитие внутренних компетенций.

Последние годы характеризуются рядом значимых событий. Наблюдается интенсификация инфраструктурных работ, включая ремонт ключевых участков железных дорог и ввод в эксплуатацию новых объектов дорожной сети, направленных на устранение «узких мест».

Общий прогноз указывает на сохранение положительной динамики развития транспортных коридоров в регионе. Однако реализация заявленных амбициозных планов по увеличению грузопотока потребует значительных и скоординированных инвестиций, эффективного международного сотрудничества и политической воли для преодоления существующих барьеров.

Литература

1. Грузовые перевозки : учеб. пособие / А.А. Изюмский, И.С. Сенин, С.В. Коцурба. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2025. – 303 с.
2. Коновалова Т.В. Аналитические и имитационные методы исследования транспортных и пешеходных потоков / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, В.М. Плаксунова // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2023. – № 3. – С. 30–32. EDN KGGIDC
3. Коновалова Т.В. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, И.Н. Котенкова. – Краснодар : Кубанский государственный технологический университет, 2024. – 256 с. ISBN 978-5-8333-1355-8 EDN SZMALB
4. Коновалова Т.В. Современные подходы к организации международных перевозок негабаритных грузов / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, В.М. Плаксунова // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2023. – № 2. – С. 88–90. EDN OUZVNR

5. Транспортная логистика: технологические особенности и компетенции кадров : для аспирантов вузов, научных работников транспортной сферы и специалистов-практиков / Д.А. Дрючин [и др.]. – М.; Вологда : Инфра-Инженерия, 2026. – 176 с. ISBN 978-5-9729-2779-1 EDN RZULQX

References

1. Cargo transportation : textbook / A.A. Izyumsky, I.S. Senin, S.V. Kotsurba. – Krasnodar : Publishing House of KubSTU, 2025. – 303 p.
2. Konovalova T.V. Analytical and simulation methods of research of transport and pedestrian flows / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, V.M. Plaksunova // Science. Technique. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2023. – № 3. – P. 30–32. EDN KGGIDC
3. Konovalova T.V. Organization of Transportation Services and Safety of the Transport Process / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, I.N. Kotenkova. – Krasnodar : Kuban State Technological University, 2024. – 256 p. ISBN 978-5-8333-1355-8 EDN SZMALB
4. Konovalova T.V. Modern Approaches to the Organization of International Transportation of Outsized Cargo / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, V.M. Plaksunova // Science. Technique. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2023. – № 2. – P. 88–90. EDN OUZVNR
5. Transport logistics: technological features and competencies of personnel: For graduate students, transport researchers and practitioners / D.A. Dryuchin, V. I. Rassokha, S.L. Nadiryan [et al.]. – M.; Vologda : Infra-Engineering, 2026. – 176 p. ISBN 978-5-9729-2779-1 EDN RZULQX