

А.В. Новиков, Д.А. Тряпичникова

АНАЛИЗ ПУТЕЙ РАЗВИТИЯ И СМЕНА ОРИЕНТИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ РОССИИ

Волжский государственный университет водного транспорта
Нижний Новгород, Россия

Анализируются пути развития и смена ориентиров международных транспортных коридоров России по состоянию на 2023 год. Рассмотрены основные транспортные маршруты, которые связывают Россию с другими странами, включая железнодорожные, автомобильные и морские пути. Обсуждены потенциальные преимущества международных транспортных коридоров, которые принесут улучшения транспортной инфраструктуре. Они заключаются в повышении конкурентоспособности РФ на международном рынке, улучшении доступности транспортной инфраструктуры и сокращении времени доставки грузов. Транспортные коридоры становятся особенно важными в условиях санкций, поскольку они позволяют компенсировать потери от сокращения торговых связей с некоторыми странами и налаживать новые партнерства с другими государствами. Показано, что в рамках *Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года* предполагается открытие волжской магистрали для прохода иностранных судов в рамках транспортного коридора «Север–Юг», что обеспечит перевалку грузов в речных портах с увеличением в 2,5 раза. Кроме того, на территории РФ в рамках транспортных коридоров предполагается создать 8 территориально-логистических комплексов регионального уровня.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транспортная стратегия МТК «Север – Юг», транспортная инфраструктура, развитие, смена ориентиров, Россия, международные связи.

Возможные изменения в области международных транспортных маршрутов Российской Федерации в ближайшие годы крайне важны для экономики РФ и других стран с точки зрения внешней торговли и транзита через российскую территорию. В статье описаны запланированные действия по изменению ориентиров международных коридоров России, что представляет собой важный аспект для бизнеса, торговых компаний, логистических операторов и компаний, связанных с транспортом. Такие изменения могут значительно повлиять на экономику и бизнес-процессы, связанные с международными поставками и торговлей через Россию.

Наряду с этим, важным аспектом является геополитическая значимость. Внешнеполитические отношения Российской Федерации и других стран существенно изменились и будут меняться в ближайшем будущем,

что может повлиять на выбор международных транспортных коридоров России. Например, новые торговые соглашения, политические события или изменения в таможенном регулировании могут повлиять на предпочтительность определенных транспортных маршрутов.

Итак, *международный коридор* есть транспортный маршрут, по которому осуществляются внешние перевозки, в том числе, транзитные и торговые, между странами. Они играют важную роль в международной логистике, обеспечивая эффективное перемещение поставок и грузов между различными регионами и странами.

Рассмотрим преимущества использования таких коридоров.

1. Сокращение сроков доставки из-за выбора оптимальных маршрутов и эффективной организации перевозок.

2. Сокращение расходов благодаря оптимизации маршрутов и выбора наиболее эффективного вида транспорта.

3. Разнообразие видов транспорта, таких как автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской, что расширяет возможности выбора оптимального транспортного средства с учетом характеристик груза, времени суток и особенностей международной доставки.

4. Упрощенные таможенные процедуры. Международные коридоры являются наиболее эффективным способом обойти таможенные процедуры и сократить время, затрачиваемое на таможенное оформление товаров, что делает доставку более быстрой и удобной.

5. Повышение международной конкурентоспособности. Использование международных коридоров позволяет компаниям расширять свои рынки сбыта и достигать более высокого уровня международной конкурентоспособности за счет расширения областей поставок и улучшения доступа к международным клиентам.

Таким образом, международные коридоры являются важными инструментами логистики, перевозок, доставки товаров, сокращая сроки и затраты на доставку, упрощая таможенные процедуры и повышая конкурентоспособность бизнеса на международном уровне.

В научных публикациях упоминается, что как самостоятельное явление в экономике международные транспортные коридоры появились в 1980-е гг. Исследования транспортных потоков на европейском континенте, проводимые Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, стали основой для их развития. Главная цель этих исследований состояла в том, чтобы найти новые пути доставки грузов при высокой загруженности уже существующей транспортной инфраструктуры [2].

Развитие транспортных потоков в Европе было связано с глубоким экономическим объединением стран через формирование Европейской экономической зоны (ЕЭЗ). Одной из главных целей создания международных

транспортных коридоров было обеспечение свободного перемещения товаров через границы стран-участниц данного объединения. Формирование таких коридоров помогало не только разгрузить транспортно-логистическую инфраструктуру, но и преодолеть преграды, мешающие беспрепятственному передвижению товаров внутри ЕЭЗ. Подобные цели преследовались и в постсоветском пространстве при развитии международных коридоров [12].

Со стремительным ростом объемов товарооборота между Европейским союзом и странами Азии возникла неотложная потребность в установлении эффективных транспортных сетей, способных обеспечить надежное взаимодействие между двумя континентами. В настоящее время Китайская Народная Республика (далее – КНР) предложила реализацию проекта «Один пояс, один путь». Также активно развиваются международные транспортные коридоры «Север – Юг» и транзитный маршрут «Китай – Европа – Китай». Таким образом, создание и расширение международных транспортных коридоров находят основание в потребности в перераспределении грузовых потоков, преодолении транспортных препятствий и обеспечении надежной связи для развития внешней торговли [11]. Для создания и использования международных транспортных коридоров крайне важно заключение соглашений между странами, через которые проходят эти коридоры, а также с интеграционными объединениями. Для реализации таких соглашений требуется активизация административных, технических и законодательных ресурсов со стороны участников-государств [10].

Транспортный маршрут «Север – Юг» был создан в рамках соглашения между Россией, Индией, Ираном и Оманом. Данная договоренность определяет организацию перемещения грузов вдоль маршрута, который включает территории Индии, Омана (по морю), Ирана, Каспийского региона и России. Российская Федерация играет важную роль в развитии стабильных транспортных связей между Европой и Азией. Направления «Транссиб» через Азию, РФ, Европу, «Север–Юг» через Северную Европу, РФ, Каспийское море, Персидский залив, Индию и Панъевропейский коридор №2 через Берлин, Варшаву, Минск и Москву – являются основными.

По данным Правительства Российской Федерации, наиболее интенсивно используемыми международными транспортными коридорами, проходящими через Россию, являются транспортные маршруты «Восток – Запад» и «Север – Юг». Они олицетворяют важность и активность международных транспортных потоков, проходящих через территорию России.

Маршрут «Восток – Запад» в основном необходим для международной торговли между странами ЕС, КНР, Южной Кореей и Японией. Общий объем торговли между Европой и Азией через данный коридор составляет около 14 млн контейнеров в 20-фунтовом эквиваленте (далее – в стандартных размерах) по данным 2020 г. По российской части коридора «Восток –

Запад» было перевезено ориентировочно от 3 до 5 млн контейнеров в стандартных размерах за 2020 г. К началу 2022 г. наблюдался рост уровня торговли между Западом и Востоком, особенно между ЕС и КНР. За последние пять лет объем торговли между ними вырос на 23 %, достигнув отметки в 586 млрд евро в 2020 г., по сравнению с 441,5 млрд евро в 2016 г. Большую долю торговли составляют промышленные товары, которые имеют высокую стоимость добавленной ценности, охватывая около 97 % общего объема [8]. ЕС и КНР также следуют глобальной тенденции увеличения контейнерных перевозок. Оценки показывают, что уровень контейнеризации в странах ЕС существенно выше, чем в Китае, и составляет от 20 до 41 %. В 2019 г. объем контейнерных перевозок в ЕС составил 115,3 млн TEU (1 TEU – 20 тонн груза) с ежегодным ростом примерно 4 % с 2016 по 2019 гг., а в КНР данный показатель составил 242 млн TEU, с ежегодным приростом около 7 %.

В России, несмотря на значительно меньший объем контейнерных грузов на железнодорожных сетях по сравнению с Китаем или ЕС, уровень контейнеризации составляет 9,8 %. Тем не менее, в нашей стране не удалось полностью реализовать потенциал мультимодальных перевозок из-за недостаточной пропускной способности транспортной инфраструктуры и недостатка терминально-логистических возможностей [4].

Объем перевозок грузов по коридору «Север – Юг» в основном формируется за счет развития внешней торговли между РФ и Азербайджаном. В соответствии с Транспортной стратегией, каждый год через данный коридор перевозятся более 200 000 контейнеров в стандартных размерах. Однако потенциал этого коридора раскрыт не в полном объеме, и в будущем есть возможность развивать внешнюю торговлю с Ближним Востоком, Индией, Пакистаном и Турцией [8].

Вплоть до введения экономических санкций в 2022 г., страны Европейского Союза занимали лидирующие позиции в списке основных торговых партнеров России. Основной способ доставки товаров из этих стран осуществлялся через так называемый маршрут «Восток – Запад».

В результате санкций со стороны ЕС в 2022 г. основными торговыми партнерами России стали Китай, Беларусь и Турция, а доля российского импорта из государств-членов ЕС существенно сократилась. Различные исследования также указывают на увеличение доли экспорта из Казахстана, Ирана и Объединенных Арабских Эмиратов, что говорит о важности активного развития международного транспортного коридора «Север – Юг» и формирования новых международных транспортных коридоров для обеспечения устойчивых транспортных связей с дружественными иностранными государствами. В этом и проявляется геополитический аспект, направленный на разработку и развитие торговых отношений между странами, участ-

вующими в нем, с использованием специального маршрута со значительным снижением затрат, рисков и времени доставки грузов по сравнению с основным маршрутом через Суэцкий канал. Большое значение в данном проекте имеет участие Ирана – страны, находящейся, подобно России, под влиянием значительных многолетних санкций со стороны стран Запада [10].

Жесткая санкционная политика в отношении России оказывает определенное влияние на морской транспорт. Одной из наиболее серьезных проблем является отключение от обновлений и корректировок навигационных карт электронной навигационной системы.

Санкционные ограничения, накладываемые Европой на Россию, создают проблемы в сфере судоходства. Тем не менее, это приводит к увеличению значимости транспортного коридора «Север – Юг», который становится одним из основных маршрутов для российского экспорта и импорта. Стоит отметить, что страны, участвующие в данном проекте, не принимают антироссийскую позицию и не применяют санкции в отношении нашей страны даже под давлением со стороны США и Запада, поскольку для них являются приоритетными торговые отношения с РФ. В то же время, несмотря на существующие санкции, последнее время наблюдается повышенная активность в деятельности транспортного коридора «Север – Юг» [6]. На сегодняшний день международный транспортный коридор «Север – Юг» представляет собой сеть трех уникальных путей, которые создают связь между Северо-Западными и Центральными районами России и Беларуси со странами Южного Кавказа, Ирана, Центральной Азии, Афганистана, Пакистана и Индии.

Первая хорда – западная, из Санкт-Петербурга, Москвы, через Астрахань, Дагестан и Азербайджан в Иран и далее из иранского морского порта Бендер-Аббас, в Индию и Юго-Восточную Азию. Вторая хорда – транскаспийская, проходит через Москву, реку Волгу и Астрахань, доходя до каспийского порта Ирана – Энзели. Затем она простирается через Иран до порта Бендер-Аббас, Индии и Юго-Восточной Азии. Третья хорда – Восточная, проходит через Москву, Астрахань, Казахстан, Иран, Индию и Юго-Восточную Азию [7].

В 2021 г. через «Север – Юг» было доставлено 14 млн тонн грузов по всем хордам. В 2022 г. наблюдался рост объема транспортировки грузов между Россией, Азербайджаном и Ираном на целых 9 %. Такие впечатляющие цифры вызывают оптимизм. Премьер-министр России М. Мишустин на Каспийском экономическом форуме, прошедшем в Москве в октябре позапрошлого года, заявил, что к 2030 г. объем транспортировки ожидается увеличить до 30 млн. К сожалению, Россия столкнулась с трудностями из-за введения санкций. В результате в 2023 г. общий объем контейнерных перевозок российских портов снизился на 28 %, в сравнении с февралем 2022 г. Балтийский регион заметно пострадал от этой ситуации. Но не все так

плохо. В портах Каспийского моря наблюдается значительный рост объема контейнерных грузоперевозок – в 4,5 раза, что составляет общую сумму 1950 TEU. Это впечатляющее достижение и является свидетельством потенциала развития данного региона.

Шахриар Афандизаде, заместитель министра транспорта и городского развития Ирана сообщил о значительном увеличении российских инвестиций в экономику Ирана. В 2022 г. объем этих инвестиций составил более \$ 2 млрд, что является значительной частью общих инвестиций в размере \$ 2,7 млрд. Также стоит отметить, что объем товарооборота между Россией и Ираном вырос более чем в два раза за период с 2020 по 2022 гг., возросшим с \$ 2,2 в до \$ 4,8 млрд. Участники рынка транспортных услуг в РФ активно разрабатывают различные планы сотрудничества с международным транспортным коридором в Иране. Например, ГК «Дело» – российский транспортно-логистический холдинг, предлагает провести прокладку железнодорожных путей на всей территории Ирана. Это позволит увеличить пропускную способность иранских железных дорог с 15 до 60 млн тонн грузов из РФ и Республики Беларусь, а также обеспечит высокую прибыль логистическим холдингам от транспортировки по Ирану.

Проект «Север – Юг» также намерен сотрудничать с инициативой китайского проекта «Один пояс – один путь». Весной 2023 г. на встрече Владимира Путина и Си Цзиньпина были подписаны соглашения о развитии логистических связей Китая и России. Благодаря тому, что санкции ЕС распространяются только на морские перевозки, железнодорожный транспорт продолжает свою работу между Европой и КНР через РФ. Польша также выделила средства на улучшение железнодорожного транспортного узла, который служит транспортировке множества грузов между Азией и Европой. Транспортные коридоры через Грузию и Армению также обладают большим потенциалом для развития. В Грузии в настоящее время строится объезд Крестового перевала, который поможет устранить проблемы, вызванные погодными условиями. В Армении планируется строительство современной скоростной магистрали «Север – Юг», которая будет соединять Республику Беларусь и РФ с иранской инфраструктурой через Грузию и Армению.

Согласно заявлению вице-премьера России, общий объем вложений России в развитие международного транспортного коридора «Север – Юг» к 2030 г. будет составлять от 250 до 280 млрд руб. Этот проект охватывает западные, восточные и транскаспийские маршруты, общая протяженность которых составляет около 7,2 тыс. км. По прогнозам, объем перевозок по всем маршрутам удвоится к 2025 г., достигнув не менее 30 млн тонн, а к 2030 г. – 35 млн тонн. Однако С. Шишкарев, инвестор и председатель совета директоров группы «Дело», уверен, что объем перевозок может возрасти гораздо больше и достичь 60 млн тонн к 2030 г. и 100 млн тонн к 2050 г.

В настоящее время правительство России разрабатывает «дорожную карту» развития транспортной инфраструктуры коридора. По данным Евразийского банка развития, общая сумма инвестиций в развитие инфраструктуры проекта «Север – Юг» оценивается в 38,2 млрд долл, причем большая часть этих инвестиций будет направлена на развитие транспортной инфраструктуры в России и Иране. Казахстан получит 16,5 % от общей стоимости проектов [9]. Одной из главных целей являются новые транспортные маршруты в восточном и Азово-Черноморском направлениях. По прогнозам экспертов, грузопоток по Азово-Черноморскому направлению – на 70 %, до 300 млн тонн. Восточное направление также увеличится на 25 %, достигнув 350 млн тонн.

Известный специалист по логистике, П. Марышев – директор компании «Энергия Плюс», указал на два основных фактора, способствующих росту логистической системы в России. Первым из них является увеличение пропускной способности Восточного полигона. Проекты по развитию Байкало-Амурской (далее – БАМ) и Транссибирской магистрали, а также строительство БАМ-2, стали приоритетными для развития инфраструктуры. На сегодняшний день объем экспорта и импорта с Китаем уже превышает пропускную способность существующей железнодорожной системы, и прогнозы предсказывают дальнейший рост этого потока. Вторым фактором роста является использование Северного морского пути. Морская логистика обладает значительным экономическим преимуществом перед другими видами транспорта и считается экологически безопасной.

В связи с развитием дружеских и торговых отношений с КНР, транспортная инфраструктура на востоке страны постепенно совершенствуется. В прошлом году был открыт первый железнодорожный мост между РФ и КНР, а также проводятся круглосуточные перевозки через другие железнодорожные переходы [1]. Данные, предоставленные РЖД, показывают, что объем грузовых перевозок через пограничные железнодорожные переходы в Дальневосточном федеральном округе за январь-март 2023 г. вырос на 24,6 % по сравнению с тем же периодом 2022 г.

Важный потенциал развития имеет также инфраструктура транскаспийского маршрута международного транспортного коридора, который позволяет сократить время перевозок за счет устранения пограничных переходов. В настоящее время активно осуществляются меры по развитию портовой инфраструктуры в Астраханском регионе и проводятся работы по углублению дна Волго-Каспийского морского судоходного канала [3].

Российская Федерация намерена активно развивать международные транспортные коридоры вместе с государствами Африки, и это играет важную роль. Министерство транспорта России находится в активном сотрудничестве с африканскими странами для создания интернационального транспортного маршрута, известного как «Север – Юг». Дмитрий Зверев –

заместитель министра транспорта России, подчеркнул значимость этой информации во время экономического форума «Россия – Африка». Он отметил потенциал коридора «Север – Юг» для развития транспортной логистики товаров между Африкой и остальным миром в будущем. Создание непрерывной железнодорожной магистрали, пролегающей от иранских портов через Азербайджан до Центральной России или балтийских портов, будет способствовать повышению привлекательности и скорости доставки грузов, а также гарантировать их безопасность.

Российская сторона активно трудится над исполнением соглашений со всеми заинтересованными странами в отношении грузоперевозок по данному маршруту. К 2028 г. планируется достичь первых конкретных результатов, включая создание непрерывного железнодорожного участка.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» открывает разнообразные перспективы не только для транзитных грузоперевозок через территории, пролегающие вдоль этого маршрута, но и для доступа к новым рынкам для заинтересованных стран. Государства, являющиеся членами союза, обращают большое внимание на развитие транспортной инфраструктуры, что создает отличные возможности для сотрудничества между российскими компаниями, специализирующимися на инфраструктурных инвестициях, а также в сфере транспорта и логистики [5]. Также следует отметить то, что в рамках *Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года* будут приняты следующие мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры и международных транспортных коридоров.

1. Предполагается открытие волжской магистрали для прохода иностранных судов в рамках транспортного коридора «Север – Юг». Это позволит увеличить объем транзитных перевозок до 20-25 млн тонн и обеспечит перевалку грузов в речных портах с увеличением в 2,5 раза.

2. На территории РФ в рамках транспортных коридоров предполагается создать 8 территориально-логистических комплексов регионального уровня.

Данные также свидетельствуют о положительной динамике развития международных транспортных коридоров.

В заключение следует отметить, что развитие и смена ориентиров международных коридоров Российской Федерации занимают важную роль в укреплении транспортной инфраструктуры страны и способствуют устойчивому экономическому развитию РФ. Международные транспортные коридоры представляют собой ключевые пути доставки товаров и грузов между Россией и другими странами, обеспечивая связь и торговлю в условиях глобализации.

Преимущества международных транспортных коридоров заключаются в повышении конкурентоспособности РФ на международном рынке,

улучшении доступности транспортной инфраструктуры и сокращении времени доставки грузов. Они способствуют расширению международных торговых связей и укреплению внешнеэкономического сотрудничества, обеспечивая перспективы экономического роста и развития РФ.

В условиях санкций международные транспортные коридоры становятся особенно важными, поскольку они позволяют компенсировать потери от сокращения торговых связей с некоторыми странами и налаживать новые партнерства с другими государствами. Развитие направлено на разнообразие транспортных маршрутов и поиск альтернативных партнеров, чтобы обеспечить устойчивое экономическое развитие страны в непростых геополитических условиях.

Таким образом, международные транспортные коридоры играют важную роль в развитии России и обеспечивают ее экономическую стабильность при существующих санкциях. Необходимо продолжать развивать транспортную инфраструктуру и разрабатывать новые маршруты, чтобы обеспечить диверсификацию отраслей экономики и создание устойчивой базы для будущего развития страны.

© Новиков А.В., Тряпичникова Д.А., 2024

Библиографический список

- [1] Асаул М.А., Малыгин И.Г., Мохов А.Е. Международные транспортные коридоры Евразии и экономический пояс Шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2019. № 4 (30).
- [2] Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. М.: ИЭ РАН, 2018. 66 с.
- [3] Фурсова И. Основными логистическими направлениями в России станут восточный, южный и Азово-Черноморский транспортные коридоры // Российская газета. Спецвыпуск: Инвестиции. 2023. № 9072.
- [4] Международные транспортные коридоры // ERAI - Eurasian Rail Alliance Index. [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com>
- [5] Россия продолжит развивать международные транспортные коридоры совместно с африканскими странами // Министерство транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru>
- [6] Семедов С. А., Шилова А. В. Проект МТК «Север–Юг»: проблемы и перспективы, в условиях санкций // Обозреватель. 2023. № 2 (397).
- [7] Жарков С. МТК Север–Юг ждет перемен // Независимое издание Newcaucasus.com. [Электронный ресурс]. – URL: <https://newcaucasus.com>
- [8] Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. [Электронный ресурс]. – URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>.
- [9] Хуснуллин оценил инвестиции в коридор «Север–Юг» в ₽280 млрд // РБК. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rbc.ru/>

- [10] Шарова И.В., Голова Д.В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 4. С. 1153-1164.
- [11] International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes // ERAI - Eurasian Rail Alliance Index. [Электронный ресурс]. – URL: <https://index1520.com/en/>
- [12] The EEA Agreement // EFTA. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.efta.int/>

A.V. Novikov, D.A. Tryapichnikova

**ANALYSIS OF THE WAYS OF DEVELOPMENT
AND CHANGE OF ORIENTATION OF RUSSIA'S
INTERNATIONAL CORRIDORS**

Volga State University of Water Transport
Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The ways of development and change of guidelines for international transport corridors in Russia as of 2023 are discussed. The main transport routes that connect Russia with other countries, including railway, road and sea routes are considered. The potential advantages of international transport corridors, which will bring improvements to transport infrastructure are substantiated. They consist of increasing the competitiveness of the Russian Federation in the international market, improving the accessibility of transport infrastructure and reducing the time of cargo delivery. Transport corridors become especially important under sanctions, since they make it possible to compensate for losses from the reduction of trade relations with some countries and to establish new partnerships with other states. It is shown that within the framework of the transport strategy of the Russian Federation for the period until 2030, it is planned to open the Volga highway for the passage of foreign ships within the North-South transport corridor, which will ensure the transshipment of goods in river ports with an increase of 2.5 times. In addition, on the territory of the Russian Federation, within the framework of transport corridors, it is planned to create 8 territorial and logistics complexes at the regional level.

Keywords: international transport corridors, transport strategy of the North-South ITC, transport infrastructure, development, change of landmarks, Russia, international relations.

References

- [1] Asaul, M.A., Malygin, I.G., Mokhov, A.E. (2019). [International transport corridors of Eurasia and the Silk Road Economic Belt]. *Evrazijskaja integracija: jekonomika, pravo, politika* [Eurasian integration: economics, law, politics]. № 4 (30). (In Russ).

-
- [2] Vardomsky, L.B., Turaeva, M.O. (2018). [Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic challenges]. *M.: IJe RAN* [Moscow: IE RAS]. 66 p. (In Russ).
- [3] Fursova, I. (2023). [The main logistics directions in Russia will be the eastern, southern and Azov-Black Sea transport corridors]. *Investicii* [Investments]. (In Russ).
- [4] International transport corridors // ERAI - Eurasian Rail Alliance Index. [Electronic resource]. Available at: <https://index1520.com>
- [5] Russia will continue to develop international transport corridors together with African countries // Ministry of Transport of the Russian Federation. [Electronic resource]. Available at: <https://mintrans.gov.ru>
- [6] Semedov, S.A., Shilova A.V. (2023). [The North–South ITC project: problems and prospects in the context of sanctions]. *Obozrevatel* [Observer]. (In Russ).
- [7] Zharkov, S. [MTK North-South is waiting for changes]. [Independent Edition Newcaucasus.com]. [Electronic resource]. Available at: <https://newcaucasus.com>
- [8] Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast for the period up to 2035. [Electronic resource]. Available at: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOpQhLI0nUT91RjCbeR>
- [9] Khusnullin estimated investments in the North-South corridor at 280 billion rubles. RBC. [Electronic resource]. Available at: <https://www.rbc.ru>
- [10] Sharova, I.V., Golova, D.V. (2023). [International transport corridors and their impact on the economic development of states]. *Jekonomika, predprinimatel'stvo i pravo* [Economics, entrepreneurship and law]. Vol. 13. No. 4. pp. 1153-1164. (In Russ).
- [11] International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes // ERAI - Eurasian Rail Alliance Index. [Electronic resource]. Available at: <https://index1520.com/en>
- [12] The EEA Agreement // EFTA. [Electronic resource]. Available at: <https://www.efta.int>