

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ АРТЕРИЙ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ НА ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Вартумян Арушан Арушанович, доктор политических наук, профессор,
действительный член Академии политической науки
Институт сервиса, туризма и дизайна (филиал) Северо-Кавказского федерального
университета
Российская Федерация, 357500, г. Пятигорск, пр-т 40 лет Октября, 56
E-mail: pragpu@mail.ru

Глобальные магистрали, такие как проект «Север – Юг», – это социально-экономическое явление, во многом формируемое политической волей нескольких государств, которые и стимулируют организацию выбранных направлений в рамках своего понимания общих интересов. Рождение идеи МТК «Север – Юг» в недрах российского правительства рубежа 2000-х гг. сочетало следующие мотивы: попытка заработать на потоке китайских товаров в Европу путём перевода части трансевразийского океанского транзита на континентальную платформу через Иран, страны Каспия и на юг России; попытка придать импульс российским регионам Центра, Поволжья и Прикаспия за счёт связанных производств и роста услуг вдоль МТК; и, конечно, попытка обогатить российско-европейские отношения новой интересной инициативой, реально показывающей возможности России и сопредельных государств как связующей арки между Азией и Европой.

Ключевые слова: транспортные артерии, Юг России, геополитика, транспортная инфраструктура, транспортные коммуникации

INFLUENCE OF TRANSPORT ARTERIES IN THE CASPIAN REGION ON THE GEOPOLITICAL SITUATION IN THE ASTRAKHAN REGION

Vartumyan Arushan A., D. Sc. (Policy), Professor,
Full Member of the Academy of Political Science
Institute of Service, Tourism and Design (branch) of the North Caucasus Federal University
56, 40 let Oktyabrya Ave., Pyatigorsk, 357500, Russian Federation
E-mail: pragpu@mail.ru

Global highways, such as the North-South project, are a socio-economic phenomenon, largely formed by free volunteers of several states, which stimulate the selection of common interests necessary for their understanding. The birth of the idea of the “North – South” ITC in the depths of the Russian government at the turn of the 2000s. Combines the following motives: an attempt to make money on the flow of Chinese goods in Europe by moving to cross-border transit routes through Iran, the countries of the Caspian sea and southern Russia; an attempt to give impetus to the Russian region of the Central, Volga and Caspian regions through linking production and growth of services along the MTC; and, of course, an attempt to enrich Russian-European relations with an interesting new initiative, which really shows the possibilities of Russia and neighboring countries.

Keywords: transport arteries, South Russia, geopolitics, transport infrastructure, transport communications

Современная трансрегиональная транспортная инфраструктура – сочетание множества интересов: это десятки крупных участников международной торговли, обслуживающих множество мелких, сотни операторов логистики, ответственных за разные участки. Здесь неважно, говорим мы об автомагистралях, железных дорогах, морских коммуникациях или авиасообщении. Процесс взаимообусловленный: первоначальное развитие транспортной артерии происходит в расчёте на увеличение потока движения товаров, а последующие инвестиции в расширение канала и улучшение логистики идут уже по следам обозначенного интереса. Поэтому до появления удобной для бизнеса инфраструктуры ждать масштабного импульса не приходится. Это очень хорошо видно по изменениям стратегических оценок МТК СЮ, заметно снизивших к 2010-м гг. возможно пропускную способность транзита до 15–20 млн т в год, а стартовые – до 5 млн т.

В условиях дефицита инвестиционных ресурсов и ограниченной грузовой базы лучшие результаты достигаются при координации и совместной деятельности соседних стран в рамках интеграционных проектов. В связи с этим увеличение связанности национальных транспортных коммуникаций оказалось, пожалуй, единственным направлением в развитии транспорта и логистики. В концентрированном виде эта связанность проявляется в развитии не столько международных коридоров, сколько региональных связей, которые, в качестве отдельных звеньев, составляют национальные коммуникации. В свою очередь, их формирование влияет на ход региональной экономической интеграции, порой даже формируя её.

МТК «Север – Юг» сегодня – это мозаичная транспортно-экономическая реальность, формируемая разной степенью готовности инфраструктуры и широким комплексом политических

отношений России и стран-партнеров. Не будет сильным преувеличением сказать, что «Север – Юг» становится проекцией взаимных интересов РФ и её партнеров друг на друга. Связанная транспортная инфраструктура создаётся на десятилетия. Поэтому с точки зрения Москвы, МТК «Север – Юг» – это перспективный в будущем макроэкономический узел, завязанный на множестве сопряжённых систем: обрабатывающая промышленность, электроэнергетика, связь, туризм.

Ключевым субъектом наполнения «Север – Юг» в плане правовых и технических условий сопряжения коммуникаций является Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Дополнительное содержание коридора на своих участках привносят страны зоны свободной торговли (ЗСТ) Союза Независимых Государств (СНГ) – Азербайджан, Узбекистан – с выходом в Турцию через Южный Кавказ: взаимодействие на Каспии в формате «пятерки» создает композицию морского участка и сухопутных проектов вдоль западного и восточного побережья. Затем на территории Ирана мы можем говорить о разделении МТК на два генеральных стержня – с выходом на Оман (страны Персидского залива) и Индию. Дополнительный кавказский фрагмент проекта «Север – Юг» определяется проблемами постсоветских конфликтов. Наконец, ключевой фактор экономической энергии МТК «Север – Юг» – два стартовых полюса: отношения ЕС с Россией и России – с Индией.

Основные преимущества проекта «Север – Юг» перед другими маршрутами и, прежде всего, перед традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал заключаются в сокращении времени перевозок (на 10 дней по отдельным корреспонденциям), а также в повышении экономической эффективности транскаспийского мультимодального маршрута, который в настоящее время снижается необходимостью неоднократной перевалки грузов.

На направлении МТК «Север – Юг» в период до 2025 г. предусматривается реализация следующих основных мероприятий в районах действия пяти из 16 железных дорог РФ:

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Булловская;
- мероприятия по комплексной реконструкции участка Северо-Западной дороги: Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- развитие Московского железнодорожного узла;
- реконструкция с электрификацией участка Ртищево – Кочетовка, строительство обхода Саратовского железнодорожного узла, нового моста через Волгу, введение электрифицированного участка от Ртищева до Кочетовки;
- комплексная реконструкция участка Ахтуба – Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская. В частности, планируется сдать в 2019 г. железнодорожный мост через р. Ахтубу и реконструировать пункт технического обслуживания локомотивов на станции Аксарайской.

В общей сложности на эти мероприятия должно быть затрачено 15–18 млрд руб. с датой завершения в 2023 г. [1].

Морской фрагмент МТК «Север – Юг» и его прибрежные «стволы» формируются несколькими маршрутами:

- транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов (Астрахань, Оля, Махачкала) и портов Ирана (Бендер-Энзели, Ноушехр и Амирабад);
- западный маршрут – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан) с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);
- восточный маршрут – прямое железнодорожное сообщение через Казасхстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Индия).

По оценкам РЖД, большое значение для развития МТК СЮ в среднесрочной перспективе будут иметь сроки ввода в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), которая является последним недостающим звеном железнодорожного маршрута по западной ветви МТК «Север – Юг».

Трёхстороннее соглашение о строительстве железной дороги Астана – Решт – Казвин, которая должна соединить действующие стальные магистрали Азербайджана, Ирана и России, на уровне президентов было подписано ещё в 2005 г. Оно предусматривало прокладку сегментов

железнодорожной территории Ирана протяжённостью около 350 км и Азербайджана – между Астарой и азербайджано-иранской границей – протяжённостью 8,5 км, а также реконструкцию уже существующей магистрали на территории Азербайджана. В течение десяти лет Иран достроил участок внутри страны Казвин – Решт. 6 марта 2019 г. в провинции Гилян открылась железная дорога Казвин – Решт, которая является частью МТК «Север – Юг», фрагмента Казвин – Астара. Новая магистраль состоит из 53 туннелей протяжённостью 22 км. Здесь же построен самый длинный в Иране железнодорожный мост протяжённостью 1430 м, а также плотина Манджил. В итоге Казвин соединен железнодорожным сообщением с Тегераном, а также с иранскими портами Бендер-Аббас в Персидском заливе и Амирабад на Каспийском побережье.

Очевидно, что безопасность и политическая стабильность государств-участников МТК «Север – Юг» зависят от инфраструктурной связности их регионов. Однако географическая и инфраструктурная связность ещё не означает их совместимость. Необходима институционально-договорная база (в рамках одного или нескольких сопряжённых интеграционных проектов, к примеру: ЕАЭС, Шанхайская организация сотрудничества, участники из группы АСЕАН), а также общественно-политические условия для реализации эффективного сотрудничества. Другими словами, совместимость определяется не только физическим наличием коммуникаций (например, дорог, логистических центров и т. д.), но и возможностями для различных субъектов свободно пользоваться этой инфраструктурой. Требуется проработка вопроса, насколько особенности национальных законодательств и положения межгосударственных договоров делают возможным беспрепятственное движение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы через границы и между различными интеграционными объединениями. Насколько это выгодно различным уровням бизнеса.

Для решения этой задачи с точки зрения интересов развития МТК СЮ необходимо проводить осознанную политику интеграции региона в рамках стратегии гибких партнерств по нескольким линиям. Во-первых, это создание постоянного института (механизма) межрегионального взаимодействия в гибком формате, близком «Азиатскому диалогу». Для формирования такого органа первоначально могли бы быть использованы возможности четырёх стран – Ирана, России, Китая и Индии – как основных учредителей для проведения дискуссий по экономическим, политическим, культурным вопросам и вопросам безопасности. Эти переговоры могут быть организованы на двух уровнях – экспертов / учёных и чиновников министерств. Постоянный формат работы такой структуры должен повысить интерес к нему других азиатских стран.

Следует также учитывать, что для планирования и осуществления проекта МТК «Север – Юг» очень важен футуристический подход во всех секторах. Необходимо на базе межведомственных структур, занимающихся сейчас диалогом по МТК, создавать специализированные совместные комитеты для разработки сценариев и планирования краткосрочный (до 2025 г.), среднесрочный (до 2035 г.) и долгосрочный (до 2050 г.) периоды, что станет весьма эффективным средством содействия сотрудничеству. Необходимо проанализировать в среднесрочной перспективе, как новые совместные проекты могли бы развиваться вдоль сегментов МТК «Север – Юг» в сфере полимерной химии, машиностроения, станкостроения, автопрома, авиационной промышленности, приборостроения, создания новых полимерных и композитных материалов.

Во-вторых, создание общего валютного рынка. Это достаточно высокая степень интеграции, мало достижимая на практике. Однако создание валютных союзов в плоскости ухода от взаимной торговли в долларах США – одна из постоянно обсуждаемых тем в формате ЕАЭС, ШОС и Исламской восьмерки (D-8; так называемая восьмерка наиболее развитых стран исламского мира, учреждённая в рамках Организации исламского сотрудничества в 1997 г.).

В-третьих, установление единых условий бизнеса и торговли. Содействие взаимному экспорту уровня среднего и малого бизнеса (инфраструктурными банками, национальными экспортными агентствами, другими институтами) – один из способов обустройства региональной интеграции.

В-четвёртых, развитие туризма и безвизового перемещения как основных форм поддержки создания общего рынка труда. Россия стремится привлечь в свою экономику активных людей из сопредельных государств, как в статусе новых граждан РФ, так и трудовых мигрантов. Либерализация миграционной политики и смягчение процедур оформления гражданства, по прогнозам, должна увеличить численность населения страны на 5 млн человек. МТК «Север – Юг» проходит как раз через регион, наиболее емкий с точки зрения трудовых ресурсов [2].

Именно эта тема является одним из основных моментов приложения сил для России, Индии, Ирана, Белоруссии. В Евразии растёт рынок решений для промышленного интернета вещей и искусственного интеллекта. По данным Росстата, доля экспорта цифровых товаров и услуг в ВВП России в 2018 г. выросла с 0,5 % до 1,0 % (для КНР – 5,8 %, для стран ЕС – 2,5 %). Другой ряд проектов в этом сегменте – создание фармакологических кластеров-производств и реабилитационных клиник в Индии, Иране, Азербайджане, России.

В период одновременного протекания торговых войн и процессов интеграции на одних и тех же участках социально-экономического пространства создаются особые вызовы и возможности для проекта МТК «Север – Юг» в ближайшее десятилетие:

- *Цифровизация деятельности.* Оцифрованы не только бизнес, но и вся жизнь общества. Возникновение самообучающихся систем в логистике и на транспорте – почти сегодняшний день, благодаря этому экономика может вырасти на \$16 трлн к 2030 г. 200 из 500 крупнейших компаний исчезнут или объединятся.

- *Энергетическая революция.* К 2017 г. в 13 раз выросло использование возобновляемых источников энергии. Широкое применение электромобилей изменит стратегию применения ресурсов – они перестают быть источником сверхдоходов. МТК «Север – Юг» сокращает один из источников наполнения своего транзита.

- *Быстрый рост населения планеты.* Увеличение продолжительности жизни за 30 лет от 48 до 71 года. Индустрия долголетия стала важнейшей частью экономики – это здравоохранение, индустрия здорового питания и образа жизни. Чтобы накормить будущие 10 млрд населения, надо производить на 60 % больше еды. Агропромышленный комплекс должен стать высокотехнологичной отраслью с удвоением производительности.

- *Урбанизация.* Рост агломераций на Каспии и вдоль МТК «Север – Юг». Численность населения г. Баку уже превышает 2 млн человек. Идёт развитие городов-миллиоников в Казахстане (города Алма-Аты, Нур-Султан, Чимкент), на этом фоне будет повышаться социально-экономическая обстановка и переизбыток рабочей силы на рынке труда.

- *Трансформация рынка труда.* Роботизация постепенно замещает физический труд. Теперь важна не дешевизна рабочей силы, а квалификация сотрудников. Происходит обратный перенос производства в развитые страны из развивающихся, а значит, реформирование системы образования. Наблюдается переход от практики передачи знаний к умению находить информацию, к развитию навыков креативного мышления. Это напрямую касается взаимодействия участников МТК «Север – Юг» в сфере высшего и профессионально-технического образования.

Используя модель соседства, евразийского партнёрства (ЗСТ ЕАЭС), развитие различных симбиотических двусторонних и многосторонних связей в экономике, Россия обеспечивает себе «подушку» устойчивости из ряда относительно стабильных союзников / партнёров. Прогноз Международного валютного фонда по росту ВВП в реальном выражении на 2019 г. для России – 1,8 %, для Индии – 7,5 %, Ирана – 3,6 %, Казахстана – 3,1 %, Узбекистана – 5 %, Белоруссии – 3,1 %, Азербайджана – 3,6 %, Армении – 4,8 %, Грузии – 4,8 %. По оценкам Института экономики РАН, в случае реализации сценариев совместных промышленно-торговых цепочек может произойти ускоренный потенциальный рост России к 2028 г. – дополнительно на 3 % ВВП [3].

Таковы преимущества и сложности квазиинтеграционного проекта, в рамках которого МТК «Север – Юг» может осуществить стержневое наполнение.

Какую мы видим региональную составляющую для коридора «Север – Юг» применительно к Астраханской области?

Наличие надежных транспортных коридоров является, несомненно, главной темой для политиков, экономистов, аналитиков, специалистов по логистике. Увеличивающаяся экспортная составляющая развитых экономик, рост ВВП новых лидеров (Китай, Индия, Пакистан), усиление экспортных возможностей России (разновекторное), реформирование международной системы отношений повлияли на характер международных транспортных коридоров. После распада Советского Союза происходила «локальная геополитическая революция», при которой бывшие страны СССР либо стали «жертвами» своего транзитного положения (Эстония, Латвия, Литва, Украина), либо получили статус перспективных логистических территорий (Грузия, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Туркмения, Белоруссия). Россия разрабатывает собственные инфраструктурные проекты, вступая в геополитическое и экономическое соперничество с Китаем, Индией, Турцией, Ираном и другими странами. Но помимо транспортной составляющей

для локальных транспортных коридоров необходимо учитывать весь комплекс потенциальных сценарных вариантов.

Китай. Мега-проект «Один пояс – один путь» является продуманной, финансируемой, политически поддержанной программой «китайской транспортной экспансии».

Индия. Все локальные транспортные коридоры для третьей экономики мира – борьба за новые рынки. В данном случае регион Центральной Азии, где интересы Китая, России и Индии сходятся в борьбе за контроль над регионом и преимущество пока остаётся за Китаем.

Иран. Региональная держава с огромным потенциалом, «зажатая» санкциями, но требующая «места под солнцем». Активные игроки транспортных проектов (Пакистан, Япония, Корея) имеют свои интересы и в зависимости от конъюнктуры рынка ведут замысловатую стратегию сдерживания китайских проектов.

Внутрироссийская сторона проблемы, на наш взгляд, имеет, в том числе, внутривнутриполитическую и внутриэкономическую проекцию:

- ощущается нехватка свободных инвестиционных средств. Альтернатива – привлечение и использование государственно-частного партнерства в реализации каспийского участка МТК «Север – Юг»;

- создание специального инвестиционного Каспийского фонда, банка Каспийского участия в реализации проекта;

По примеру создания федеральных университетов – создание Каспийского федерального университета (в г. Астрахани) с образовательной и научной направленностью, обеспечивающей потребность в реализации МТК:

- лингвистика (потребуется тысячи дипломированных специалистов со знанием азербайджанского, персидского, туркменского, казахского языков);

- подготовка инженерных кадров (транспортников геологов, мостостроителей, «туннельщиков», ихтиологов и т. д.);

- расширение логистических и инфраструктурных проектов на Каспийском побережье (Каспийск, Махачкала).

Региональный (астраханский) аспект проблемы:

- проведение в Астрахани ежегодных форумов молодежи «Каспий» по примеру Кавказского форума «Машук» с целью формирования принадлежности к «каспийской идентичности»;

- социокультурная составляющая проекта не менее важная, чем политическая или экономическая. Широкое участие молодежи в спортивных, фольклорных, коммуникационных мероприятиях создаст необходимую атмосферу «единства идей и целей» в реализации проекта;

- с российской стороны повышение статусной роли Астрахани как центра формирования локальной «столичной» идентичности;

- повышение транспортной универсалии Астрахани как транзитной оси – «Север – Юг», «Запад – Восток»;

- в перспективе строительство железной дороги Астрахань – Элиста, Элиста – Ставрополь;

- широкое участие в проекте (наполняемость рынка) представителей малого и среднего бизнеса, создание в Астрахани центра по льготному кредитованию фермерских и бизнес-структур с последующей трансформацией методик обучения в Калмыкию и Дагестан;

- создание в Астрахани судостроительного кластера с государственными заказами (туристические, транспортные, контейнерские, ремонтные, рыболовные и т. д.);

- организовать целенаправленную PR-кампанию по продвижению бренда транспортного коридора «Север – Юг» с привлечением возможностей телевидения, СМИ и др.

Список литературы

1. Международный транспортный коридор «Север – Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции : доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай» (июнь 2019 г.). – Москва, 2019. – С. 14–19.
2. Вартумян, А. А. География транспорта: взаимосвязь экономики, политики и туризма / А. А. Вартумян // Синергия гостеприимства: возможности, проблемы и перспективы. – Пятигорск, 2019. – С. 49–53.
3. Вартумян, А. А. Политическая география Северо-Кавказского региона: теоретические и методологические проблемы / А. А. Вартумян // Туризм и рекреация: фундаментальное и прикладное исследование. – Москва : Московский ун-т, 2017. – С. 257–262.

References

1. *Mezhdunarodnyy transportnyy koridor "Sever – Yug" i stsenarii transregionalnoy integratsii : doklad Mezhdunarodnogo diskusnogo kluba "Valday" (iyun 2019 g.)* [North-South International Transport Corridor and scenarios for trans-regional integration: report of the Valdai International Discus Club (June 2019)]. Moscow, 2019, pp. 14–19.
2. Vartumyan A. A. Geografiya transporta: vzaimosvyaz ekonomiki, politiki i turizma [Geography of transport: the relationship of economics, politics and tourism]. *Sinergiya gostepriimstva: vozmozhnosti, problemy i perspektivy* [Synergy of hospitality: opportunities, problems and prospects]. Pyatigorsk, 2019, pp. 49–53.
3. Vartumyan A. A. Politicheskaya geografii Severo-Kavkazskogo regiona: teoreticheskie i metodologicheskie problemy [Political geography of the North Caucasus region: theoretical and methodological problems]. *Turizm i rekreatsiya: fundamentalnoe i prikladnoe issledovanie* [Tourism and Recreation: Fundamental and Applied Research]. Moscow, Lomonosov Moscow State University Publ., 2017, pp. 257–262.

РОЛЬ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ КАК КЛЮЧЕВОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО УЗЛА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ «СЕВЕР – ЮГ»

Волынский Илья Александрович, заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области

Министерство промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области
Российская Федерация, 414000, г. Астрахань, ул. Советская, 12
E-mail: ilya.volynskiy@mail.ru

Статья посвящена международному транспортному коридору «Север – Юг» (МТК «Север – Юг»). Транспортный коридор рассматривается как способ усиления единства экономического пространства страны и развития предпринимательства и международного сотрудничества. Проанализирована текущая ситуация транспортного коридора, а также роль Астраханской области, порта Астрахань и порта Оля в его развитии. Эффективное обслуживание товарообмена как внутри региона, так и в направлении экспорта / импорта возможно только при развитой транспортно-промышленной логистической системе. Предложены пути устранения существующих препятствий для полноценного запуска МТК «Север – Юг» и наращивания объемов внешней торговли между Россией, Ираном и Индией, в том числе проведение дноуглубительных работ в Волго-Каспийском морском судоходном канале, упрощение таможенных процедур, обновление флота и т. д.

Ключевые слова: логистика, МТК «Север – Юг», транспортная инфраструктура, грузоперевозки, транспортный коридор, транспортный узел, экспорт, импорт, порт Оля, порт Астрахань, Астраханская область

ROLE OF THE ASTRAKHAN REGION AS A KEY TRANSPORTATION AND LOGISTICS UNIT IN THE INTERNATIONAL "NORTH – SOUTH" TRANSPORT CORRIDOR

Volynsky Ilya A., Deputy Minister of Industry, Transport and Natural Resources of the Astrakhan region

Ministry of Industry, Transport and Natural Resources of the Astrakhan region
12 Sovetskaya St., Astrakhan, 414000, Russian Federation
E-mail: ilya.volynskiy@mail.ru

The article is devoted to the North-South international transport corridor ("North – South" ITC). The transport corridor is seen as a way to strengthen the unity of the economic space of the country and the development of entrepreneurship and international cooperation. The article analyzes the current situation of the transport corridor, as well as the role of the Astrakhan region, the port of Astrakhan and the port of Olya in its development. Efficient service of commodity exchange both within the region and in the direction of export/import is possible only with a developed transport and industrial logistics system. The author suggests ways to eliminate existing obstacles for the full launch of the "North – South" ITC and increase the volume of foreign trade between Russia, Iran and India, including dredging works in the Volga-Caspian shipping channel, simplifying customs procedures, fleet renewal, etc.

Keywords: logistics, ITC "North – South", transport infrastructure, cargo transportation, transport corridor, transport hub, export, import, Olya port, Astrakhan port, Astrakhan region

Постоянный рост сегмента мультимодальных перевозок во многом достигается за счёт развития транспортных коридоров. Одним из таких перспективных континентальных транспортных коридоров считается международный транспортный коридор «Север – Юг» (далее – МТК «Север – Юг»), соединяющий Индию, Иран, а в перспективе и Китай с рынками государств-членов Евразийского экономического союза.