

УДК 656.0:338.1(470)

П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор, С. Б. ЛЁВИН, д-р техн. наук, профессор

Российский университет транспорта (МИИТ)

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА В СИСТЕМЕ МИРОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ

Рассматриваются различные системы международных транспортных коридоров, проходящих по территории и через морские порты Союзного государства России и Беларуси, различные международные проекты модернизации и развития транспортной инфраструктуры; раскрыто влияние грузовой, топливной, тарифной и других составляющих на географию и маршруты международных перевозок; показаны роль и значение транспортного комплекса Союзного государства в системе мировых коммуникаций, а также в геополитике, геоэкономике и геологистике.

Транспортные коммуникации играют основную роль в глобальных торговых связях. Многие транспортные коридоры пересекают несколько стран, и поэтому имеют транснациональное значение. Эффективное управление международными транспортными коридорами имеет решающее значение в устойчивом развитии международной торговли и в бесперебойном функционировании межгосударственных коммуникаций.

Россия и Беларусь, благодаря своему выгодному географическому положению и наличию достаточно развитой транспортной инфраструктуры, обладают значительным потенциалом по реализации услуг в сфере транзитной транспортировки грузов.

Однако в настоящее время на долю транспортной системы Союзного государства приходится менее 1 % азиатско-европейского товарооборота, при транзитном потенциале в 10–15 % (более 1,5 млн ДФЭ в год). Почти весь имеющийся объём взаимной торговли между странами Европы и АТР (1 млрд тонн) доставляется морским транспортом через Суэцкий канал и вокруг Африки, что обусловлено технологическими и техническими причинами.

Тем не менее, через данные страны запроектировано прохождение большого количества транспортных коридоров различных международных организаций как европейских, так и евроазиатских.

На сегодняшний день из 27 крупнейших проектов в области развития мировой транспортной системы, 7 проектов связаны с Россией и Беларусью [1–4].

Существует масса схем различных транспортных коридоров, что говорит о том, что на бумаге можно изобразить МТК любого названия, любого цвета

и любой конфигурации. И это, несмотря на различную ширину колеи, различные виды тяги, различные правовые и другие условия. Помимо этого, данные схемы не включают пограничные переходы, доступ к основным морским портам и внутренним речным портам, аэропортам, железнодорожным / автомобильным терминалам и компонентам инфраструктуры. Хотя даже на картах путей сообщения XIX и начала XX веков все перечисленные элементы путей сообщения показывались обязательно.

Помимо этого, стоит сказать о том, что термин «транспортный коридор» в начале 2000-х годов из моды вышел и появился термин «транспортная ось».

Было определено 5 основных транспортных осей ЕС, о которых говорится в работах Ю. А. Щербанина [5, 6], по своей конфигурации больше напоминающие паутиноподобные образования, чем оси в привычном геометрическом понятии.

Первая ось – «Морская автострада», увязывающая морские сообщения между пятью морями: Балтийским, Баренцевым, Средиземным, Черным и Каспийским, и Атлантическим океаном, и ее развитие на Суэц, на Красное море, в сторону России и Беларуси, включая Калининград, на Норвегию, на Марокко, к Северной Африке, Ближнему Востоку, в сторону Черного моря и т. д.

«Северная ось» (второй проект) связывает северную часть Евросоюза с Норвегией, с одной стороны, и с Беларусью и Россией – с другой. Также предполагается связать регион Баренцева моря – Норвегию через Швецию и Финляндию с Россией и Беларусью. Здесь предполагается развитие нескольких мультимодальных маршрутов: Берлин – Варшава – Минск – Москва – Транссибирская магистраль; граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва; железная дорога Санкт-Петербург – Вологда – Москва / Транссибирская магистраль и другие направления.

Третий проект («Центральная ось») – соединяет центр Евросоюза с Украиной и Черным морем и направлена в сторону Средней Азии и Кавказа. В проект включены маршруты, нацеленные на Транссибирскую магистраль, Каспийское и Балтийское моря.

Четвертое направление – «Юго-Восточная ось» – связывает Евросоюз через Балканы и Турцию с Кавказом, Каспийским морем, а также с Египтом и Красным морем.

Пятая ось – «Юго-Западная ось», соединяющая юго-запад Евросоюза со Швейцарией и Марокко с последующим выходом на Алжир, Тунис, Египет.

Но термин «транспортная ось» не прижился и термин «транспортный коридор» вновь вернулся в обиход, после чего появились схемы.

Существующий потенциал портов, как российских, так и европейских, остаётся недостаточным, а некоторые из них приближаются к своей максимально возможной пропускной способности. Ввиду перегруженности портов возникают транспортные заторы на подходах к ним, имеют место проблемы в припортовых и прибрежных водах, в связи с ограничениями на проход су-

дов из-за недостаточных глубин акваторий и, как следствие, дисбалансы прибывших и отправленных груженых и порожних контейнеров. Также в странах ЕС и в Израиле в целях экологической безопасности существует запрет на заход судов, использующих в качестве топлива высокосернистый флотский мазут, вследствие чего примерно сутки двигатели судов вынуждены работать на более дорогом низкосернистом топливе LSE (low sulfur admision).

Стандартное и дешевое топливо – MFO (Marine Fuel Oil) – флотский мазут, сернистое, экологически грязное топливо. В открытом море идут только на нём. Согласно директиве ЕС, применение МФО запрещено во внутренних водах Евросоюза.

По этой причине минут за 30–40 до входа в эти воды все суда переходят на низкосернистое топливо. По факту – это обычный автомобильный дизель. Его стоимость почти в 2 раза выше. По этой причине short sea – морские перевозки между странами Европы очень дороги.

Скрубберы – устройства для удаления серы из выхлопных газов – ставят только на суда с двигателями, которые ОЧЕНЬ сложно перевести на работу параллельно на двух видах топлива – с мазута на дизель и обратно. Хороший скруббер стоит до 800 тысяч долларов + надо вывести судно из работы на 10–14 суток, как минимум. Многим мелким судовладельцам такие затраты грозят разорением.

Для поглощения существующей избыточности мирового тоннажа снижаются ходовые скорости судов. С другой стороны, происходит постоянное увеличение скоростей перевозок пассажиров и доставки грузов на железнодорожном, автомобильном и авиационном видах транспорта.

Помимо этого, проход через Суэцкий канал судов-контейнеровозов вместимостью более 6 тыс. TEU, а тем более судов вместимостью 17,5 и 23,5 тыс. TEU, технически невозможен из-за недостаточной глубины канала.

По этой причине в порту Salalah (читаем как Салала, расположенный в стране Оман, на границе с Йеменом) производится перегрузка части контейнеров из большегрузных судов в суда меньшей вместимости (5–7 тыс. TEU).

Но в настоящее время владельцы суперлайнеров (16 тысяч и выше) предпочитают гнать судно напрямую, без траншипмента. Топливо подешевело, экономика отличная, при скорости 12–14 узлов (для перевода в км/ч надо умножить на 1,852), потребление топлива минимально. Есть информация, что себестоимость перевозки 40-ки по маршруту Гонконг – Роттердам на таком судне (30–33 дня в пути) составляет примерно 210 долларов. Без затрат на содержание и эксплуатацию контейнерного парка.

Решению данной проблемы посвящены международные документы [7–10], в первом из которых опубликованы схемы подлежащих «оцифровке» девять грузо-пассажирских транспортных коридоров (Baltic-Adriatic – Балтико-Адриатический, North-Sea Baltic – Североморско-Балтийский,

Mediterranean – Средиземный, East-Med – Восточно-Средиземноморский, Scandinavian Mediterranean – Скандинавско-Средиземноморский, Rhine-Alpine – Рейнско-Альпийский, Atlantic – Атлантический, North Sea-Med – Североморско-Средиземноморский и Rhine-Danube – Рейнско-Дунайский Коридор), опубликованные также в статье [11].

Из схем, приведенных в данных источниках, следует, что план развёртывания основных сетевых коридоров, в отличие от приведенных ранее, включает станции, пограничные переходы, доступ к основным морским портам и внутренним портам, аэропортам, железнодорожным/автомобильным терминалам и компонентам инфраструктуры, как указано в статье 11 Регламента (ЕС) № 1315/2013, поскольку это необходимо для обеспечения функциональной совместимости национальных транспортных коммуникаций в общеевропейской железнодорожной сети.

На евразийской территории существуют три основных интеграционных проекта: Европейский союз, Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и инициатива «Один пояс – один путь (одна дорога)» (OBOR – one belt – one road) Китая.

ЕС является крупнейшим экономическим блоком; ЕАЭС занимает наибольшую площадь. OBOR охватывает самую большую часть населения Земного шара. Географически данные три проекта перекрываются.

При этом есть возможность для ЕС, ЕАЭС и Китая работать вместе, чтобы избежать различного рода конфликтов и искать синергетический эффект между их экономическими интересами в рамках парадигм цифровой экономики. ЕАЭС и Китай согласились продолжить конвергенцию между OBOR и ЕАЭС, а ЕС и Китай являются основными экономическими партнёрами и ищут возможности для совместной работы в странах, участвующих в проекте OBOR.

В сложившихся условиях поиск новых альтернативных сухопутных маршрутов между Европой и Азией является актуальным.

В связи с этим необходимо выделить два проекта по развитию инфраструктуры Восточного полигона РЖД для обеспечения перспективных объёмов перевозок.

Перспективным является сухопутный маршрут следования контейнеропотоков через железнодорожный пограничный переход Хасан (РФ) – Туманган (КНДР), а также порт Раджин (КНДР). Сейчас уже проведена часть работ по реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры участка ст. Хасан (РФ) – ст. Раджин (КНДР) – порт Раджин (КНДР), капитальный ремонт тоннелей и строительство грузового терминала в порту Раджин. Данные мероприятия обеспечат возможность осуществления контейнерных грузоперевозок на данном маршруте до 200 000 ДФЭ в год. Одновременно прорабатывается возможность использования созданной инфраструктуры для перевалки контейнерных грузов из Южной Кореи и других стран АТР с выходом на сеть РЖД.

Вторым важным проектом является строительство железнодорожного перехода между о. Сахалин и материком. Состыковка Сахалинской железной дороги с БАМ обеспечит рост экспортно-импортного и транзитного потенциала РЖД.

Реализация проекта Хасан – Раджин и строительство постоянного перехода между о. Сахалин и материком позволит России и Беларуси получить два альтернативных выхода на рынки АТР.

Помимо проектов в регионе Дальнего Востока важную роль в развитии транзитного потенциала России и Беларуси имеют проекты в северных регионах страны – проект «Белкомур» и проект «Северный широтный ход».

Проект «Белкомур» предполагает оптимизацию загрузки европейского участка Транссиба, а также транспортных узлов Москвы и Санкт-Петербурга за счёт перераспределения части грузов, следующих из восточной части страны в направлении портов Архангельска и Мурманска. Проект «Северный широтный ход» в перспективе соединит Северную железную дорогу в районе ст. Обская со Свердловской железной дорогой в районе ст. Коротчаево, обеспечив кратчайший транзит углеводородных грузов в западном направлении и грузов, необходимых для освоения газоконденсатных и нефтяных месторождений, в восточном направлении.

В текущих условиях с учетом всех тарифных изменений и падения рубля цена изменилась очень незначительно: через Питер – 3839 дол./конт., Новороссийск – 4096 дол./конт., Владивосток – 3917 дол./конт.

Дальний Восток спасли рублевые ж.-д. тарифы, они выросли за 5 лет, но текущий курс доллара изменил положение вещей.

Погрузо-разгрузочные (стивидорные) работы в российских портах по текущему курсу стоят 195–210 долларов за три операции: борт судна – перемещение по терминалу – погрузка на наземный транспорт. Для удобства взяты усредненные 200 дол./конт.

Сроки формально не изменились, но опыт показывает, что на путь Владивосток/Находка – Москва 16 суток маловато, реально 18. Хотя есть случаи доставки за 14 и 15 суток.

При этом сюрвейерское обслуживание (независимая экспертиза качества груза) не требуется. Оно производится по желанию грузовладельца и требуется при работе с грузом, а не контейнером.

При Таможенном контроле производятся только основные базовые формальности, без выставления контейнера на досмотр и производства прочих видов контроля – производится выполнение только тех операций, которые делаются «автоматом».

Портовое экспедирование имеет место, но без «отклонений». Производится только самая стандартная работа.

Плата за хранение отсутствует, поскольку имеет место только бесплатный период хранения. Например, в Питере, по импорту, он составляет целых 5 суток.

При транзите ж.-д. тариф определяется в швейцарских франках. При этом шв. франк является валютой тарифа, амер. доллар – валютой расчёта, а рос. рубль – валютой платежа.

В настоящее время большой разницы в тарифной составляющей при доставке груза в контейнере на станции Московского узла через порты Дальнего Востока, Новороссийска или Санкт-Петербурга нет.

Порой основным фактором является время доставки «точно в срок». Например, для филиала завода «Форд», находящегося под Санкт-Петербургом, для бесперебойности функционирования заводского конвейера нередко важна доставка конкретного контейнера с определёнными запасными частями строго к определённому времени. В этом случае конкретный контейнер в срочном режиме «выдергивается» со склада порта (в этом и заключается вся «срочность»). Или же доставка производится по железной дороге. Железнодорожный транспорт является, как правило, всепогодным, а моря, и тем более океаны, нередко «штормят». Основные же объёмы перевозок осуществляются судами-контейнеровозами, по графикам линий. Свои контейнеропотоки «запускают» крупные компании, которым нужна стабильность и дешевизна, а не скорость доставки.

При снижении курса доллара по отношению к рублю плата за перевозку по железной дороге в долларах возрастёт, поскольку железнодорожный тариф при экспортно-импортных перевозках по территории России и Беларуси определяется в рублях по Прейскуранту 10-01. Но, для определения платы в долларах, придётся делить рублёвую тарифную ставку не по текущему курсу – 76 рублей за доллар, а на 60. То есть рублёвая тарифная ставка останется без изменения, но ставка в долларах увеличится.

Все упирается в срочность или стабильность доставки. Известны случаи, когда в начале 2000-х контейнеры из порта Восточный не могли вывезти по 3–4 недели. Многие грузовладельцы это помнят, и боятся повторения.

При возврате к курсу доллара по 60 рублей перевозка через порты Дальнего Востока автоматически подорожает долларов на 150.

Но необходимо иметь в виду, что грузовладельцу ещё приходится отдельно платить за контейнер и вагон, на котором он перевозится, операторам подвижного состава. Услуги данных субъектов транспортного рынка в тарифной ставке не учитываются.

В 1972 году Ю. Л. Брежнев, будучи заместителем (а позднее, первым заместителем) министра Внешней торговли СССР, самостоятельно устанавливал тарифы на транзитные перевозки методом вычитания из лимита на перевозки по ТСМ. В те времена из Японии до Гамбурга доставка контейнера стоила 3000 дол. за один TEU.

Расклад данного тарифа на этапы доставки (звенья логистической цепи) был таков – из цены 3000 долларов вычитались:

- затраты на погрузку в японском порту;
- стоимость морской перевозки из Японии до портов Дальнего Востока;

- затраты на перегрузку в советских портах;
- затраты на перевозку по ПКП («PKP – *Polskie Koleje Państwowe*») и ДБ (*DB – Deutsche Bahn*).

Остаток был смехотворно мал. Но именно эта составляющая пришлась на самое протяжённое звено в цепи доставки – железные дороги СССР.

При этом саму перевозку обеспечивал МПС СССР, а доходы в валюте получало Министерство внешней торговли. Для этого была специально создана фирма «Союзтранзит», поскольку экспортно-импортными перевозками занималась фирма «СоюзВнешТранс» (СВТ).

По данному вопросу Бещев Борис Павлович, будучи министром путей сообщения СССР, выступил на заседании Совета Министров СССР. По непроверенной информации в 1973–74 гг. было принято закрытое Постановление ЦК КПСС, согласно которому Транзитный тариф 10-01 был частично пересмотрен и волевым решением было добавлено 5–7 коп./км на плечо от 1 до 5 тыс. км – самое популярное плечо перевозок в СССР.

В своё время Д. И. Менделеев написал книгу «Толковый тариф, или исследование о развитии промышленности России в связи с ее общим таможенным тарифом», которая была издана в двух томах (1891–92 гг.). В данной книге были экономически и математически обоснованы все тарифы, включая тариф на железнодорожные перевозки, по принципу «разумный прибыток возчику, купцу – нет убытка от перевозки».

Д. И. Менделеев был приглашен в Совет Министров, где им было сделано два доклада по этому вопросу. Предложения великого учёного понравились П. А. Столыпину, который реализовал их через систему первых единых тарифов для железных дорог Российской Империи.

Но данная логически обоснованная система построения провозных платежей была сломана в 1970-х гг. XX века.

В. И. Якунин, будучи президентом ОАО «РЖД», в 2006 году добился повышения в 2,5 раза тарифных ставок за перевозку контейнеров по Транссибирской магистрали (ТСМ), что сделало данные перевозки экономически рентабельными.

Что касается грузовых перевозок по Северному морскому пути (СМП), то эти перевозки осуществляются в основном между российскими портами для внутреннего потребления. Порт Сабетта известен большими объёмами перевозок сжиженного природного газа (СПГ) в Китай и Южную Корею, он включен в показатели по грузообороту по СМП, но при этом 3/4 пути судно проходит по территориальным водам РФ.

Грузы НорНикеля по маршруту: Мурманск – Дудинка – Мурманск, перевозятся собственным флотом, круглогодично (три универсальных сухогруза ледокольного типа), считаются грузами СМП, но это чуть менее половины длины СМП, и строго во внутренних водах.

Проход судна по Суэцкому каналу стоит 200 тыс. дол. за судно-проход с незначительными отклонениями в зависимости от размера судна и других факторов.

1500 дол./TEU – морской тариф по маршруту Шанхай – Санкт-Петербург.

В порты Европы (Роттердам, Гамбург и другие) – морской тариф на 200 дол. меньше.

Госкорпорация «Росатом» разработала Программу по развитию СМП [12], подготовленную госкорпорацией «Росатом» в соответствии с принятым в 2018 году решением наделить госкорпорацию «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути позволяет повысить эффективность государственного управления в сфере развития СМП [13]. Теперь подход к управлению строится на принципе «двух ключей»: за нормативное регулирование отвечает Минтранс, а за коммерческие и хозяйственные функции – «Росатом». Также в управление госкорпорации «Росатом» переданы объекты федеральной портовой инфраструктуры, необходимые для обеспечения безопасного и бесперебойного судоходства по СМП.

Раньше из Северо-Восточных регионов Китая между Харбином и портом Восточным курсировал контейнерный поезд. Были пробные перевозки (2–3 раза), но потом умерло. Причина неизвестна. Как серьёзный проект давно не рассматривается.

Контейнеровоз ледового класса стоит в два с лишним раза дороже, чем обычный. Но есть информация, что меньше – примерно в 1,75 раза. Но всё равно дорого. Для их приобретения берутся кредиты.

Кредиты на строительство судов брали, где могли – в Китае, в Республике Корея и в других странах, что является нормой бизнеса, поэтому при курсировании российских судов по СМП надо оплачивать не только ледокольную проводку, но и кредитные обязательства.

В настоящее время усреднённая масса контейнера брутто принимается 10,0 т (рекомендовано ИМО с 2014 года), которая включает массу груза и массу тары контейнера из расчёта на 1 TEU.

Через Арктику по СМП контейнеровозы вместимостью 15 тыс. TEU и выше (23,5 тыс. TEU – тем более) не пройдут.

Путь по СМП на 25 % короче, чем через Суэцкий канал.

Построены суда дедевейтом 85 тыс. т для вывоза СПГ из порта Сабетта. У китайцев есть судно для СМП на 100 тыс. т. Сейчас три судна под китайским флагом возят СПГ из Сабетты к себе в Китай. В ближайшее время их количество увеличится до шести.

165 млн дол. стоит обычное судно-контейнеровоз. Это судно от 15 тыс. TEU. Есть оценочная формула 1 TEU = 10 000 дол. в строительство судна.

365 млн стоит судно-контейнеровоз ледового класса. Судно на 2500 TEU с высоким ледовым классом стоит примерно 80–85 млн дол. Курсирование судов большей вместимостью пока не получается.

При перевозке морем от Шанхая до Гамбурга по СМП имеет место экономия по расстоянию следования, но отсутствует экономия по скорости доставки!

Порты в Арктике мелководные. В Архангельске возле причалов глубина 9,2 м, что недостаточно для судов-контейнеровозов вместимостью 5 тыс. TEU, имеющих осадку 12 м. Порт Кандалакша не подходит, поскольку затруднены заход в него и выход из него. В Арктике есть российский порт Лиинахамари (населённый пункт в Печенгском районе Мурманской области, порт находится в Печенгском заливе, на западном берегу Печенгской губы к востоку от озера Трифонаярви). Это крохотный портопункт, который пока совершенно не оборудован!!!

Свои услуги предлагает норвежский порт Киркенесс, который может принимать суда дедвейтом до 30 тыс. т, сопровождение которых по силам нашим ледоколам.

Мурманск является не только самым оборудованным, но и единственным достаточно глубоководным российским портом в Арктике!

Входят в строй российские ледоколы шириной 34 м.

Сейчас ширина судов для перевозки СПГ составляет 50 м, а длина – 300 м с осадкой 12,7 м.

Порт Сабетта глубоководный.

Навигация продолжается с мая по декабрь, а при ледокольной проводке – круглый год. Все суда имеют очень высокий ледовый класс – Arc 7.

Дедвейт = грузоподъёмность + экипаж + бункер с водой, бункер с топливом и т.д., грузоподъёмность = дедвейт – (запасы + экипаж с вещами, что составляет 10 % от дедвейта).

В связи с недостаточным потенциалом европейских морских портов, их приближением к своей максимально возможной пропускной способности необходимо модернизировать и развивать сухопутную инфраструктуру Международных транспортных коридоров для растущих объёмов контейнерных перевозок из стран АТР в Европу, а также в обратном направлении, проходящих по территории, а также через морские и речные порты Союзного государства России и Беларуси.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Griechenland und ein Marshall-Plan für den Mittelmeerraum // BUESO. – 2013. – С. 8–16.

2 **Пчельников, К. П.** Россия в азимутах миропорядка / К. П. Пчельников // Завтра. – 1995. – № 52 (108). – С. 5.

3 **Вакуленко, С. П.** Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков // Железнодорожный транспорт. – 2016. – № 6. – С. 73–77.

4 **Куренков, П. В.** Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко. – Самара : СамГАПС, 2003. – 636 с.

5 **Щербанин, Ю. А.** Россия и международные транспортные коридоры / Ю. А. Щербанин // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – № 2. – С. 2–4.

6 **Щербанин, Ю. А.** Транспортные коридоры: ещё модно? / Ю. А. Щербанин // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – № 5. – С. 7–9.

7 О Европейской системе управления железнодорожным движением. Европейский план развёртывания // Правила реализации Комиссии (ЕС) 2017/6 от 5 января 2017 г. : официальный журнал Европейского союза / ЕЭК ООН. – L3/6. – 6.1.2017. – EN.

8 Указ Президента Российской Федерации «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации» от 1 декабря 2016 года № 642.

9 Указ Президента Российской Федерации «О стратегии развития информационного общества в Российской Федерации» от 9 мая 2017 года № 2013.

10 Указ Президента Российской Федерации «О стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» от 13 мая 2017 года № 208.

11 **Климов, А. А.** Цифровые транспортные коридоры для перевозок грузов и пассажиров / А. А. Климов, В. П. Куприяновский, П. В. Куренков, О. Н. Мадяр // Вестник транспорта. – 2017. – № 10. – С. 26–30.

12 Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 года № 3120-р.

13 Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

P. KURENKOV, Doctor of Economics, Professor, S. LYOVIN, Doctor of Techics, Professor Russian University of Transport (MIIT)

TRANSPORTATION COMPLEX OF THE UNION STATE IN THE SYSTEM OF WORLD COMMUNICATIONS

In article talk about various systems of international transport corridors passing through the territory and through the seaports of the Union State of Russia and Belarus, about various international projects for the modernization and development of transport infrastructure; disclosed the influence of freight, fuel, tariff and other components on the geography and routes of international transportation; shows the role and significance of the transport complex of the Union State in the system of world communications, as well as in geopolitics, geoeconomics and geology.

Получено 22.10.2021