Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/568903 (дата обращения: 19.11.2025).

2. Информационные технологии в юридической деятельности : учебник для вузов / под общей редакцией П. У. Кузнецова. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 396 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-20461-2. – Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/581423 (дата обращения: 19.11.2025).

3. Кожевникова, Г. П. Информационные системы и технологии в маркетинге : учебник для вузов / Г. П. Кожевникова, Б. Е. Одинцов. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 444 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-07447-5. – Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/560580 (дата обращения: 19.11.2025).

4. Козырь, Н. С. Гуманитарные аспекты информационной безопасности : учебник для вузов / Н. С. Козырь, Н. В. Седых. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 170 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-17153-2. – Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/568566 (дата обращения: 19.11.2025).

5. Правовая статистика : учебник и практикум для вузов / И. Н. Андрюшечкина, Е. А. Ковалев, Л. К. Савюк, Ю. А. Бикбулатов ; под редакцией Л. К. Савюка. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2025. – 459 с. – (Высшее образование). – ISBN 978-5-534-17360-4. – Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/559683 (дата обращения: 19.11.2025).

УДК 339.54

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ФАКТОР ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Х. Кереселидзе, Н. Кереселидзе, О.А. Немченко
Россия, Королёв
«Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта А.А. Леонова» – филиал ФГБОУ ВО «Московский государственный университет геодезии и картографии»

В работе рассматривается роль международных транспортных коридоров как ключевого фактора трансформации экономического пространства в условиях глобализации. Анализируются три стратегически значимых направления – Инициатива «Один пояс – один путь», Транссибирский транспортный коридор и коридор «Север–Юг». Отражено, что их развитие способствует формированию новых логистических центров, перераспределению мировых товаропотоков, усилению значения транзитных территорий и модернизации таможенной инфраструктуры. Особое внимание уделяется влиянию коридоров на совершенствование таможенных процедур, цифровизацию контроля и повышение эффективности международных цепочек поставок. Отмечается, что транспортные коридоры становятся фундаментом новой пространственной организации мировой экономики, определяя вектор развития регионов и характер международного экономического взаимодействия.

Ключевые слова: *Международные транспортные коридоры, экономическое пространство, логистика, таможенное администрирование, Шелковый путь, Транссибирский коридор, Север-Юг.*

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AS A FACTOR IN THE TRANSFORMATION OF ECONOMIC SPACE

Khatia Kereselidze, Nino Kereselidze, O.A. Nemchenko
Russia, Korolev
Technological University named after Twice Hero of the Soviet Union, Cosmonaut A.A. Leonov, a branch of the Moscow State University of Geodesy and Cartography

The paper examines the role of international transport corridors as a key factor in transforming economic space in the context of globalization. Three strategically important directions are analyzed: the Belt and Road Initiative, the Trans-Siberian Transport Corridor, and the North–South Corridor. The study demonstrates that their development contributes to the formation of new logistics hubs, the redistribution of global trade flows, the strengthening of transit regions, and the modernization of customs infrastructure. Particular attention is paid to the impact of these corridors on the improvement of customs procedures, the digitalization of control mechanisms, and the enhancement of efficiency within international supply chains. The conclusion highlights that transport corridors are becoming the foundation of a new spatial organization of the global economy, determining regional development trajectories and shaping patterns of international economic cooperation.

Keywords: *International transport corridors, economic space, logistics, customs administration, Belt and Road Initiative, Trans-Siberian Corridor, North-South Corridor.*

Развитие международных транспортных коридоров, представляющих собой интегрированные многоуровневые системы магистральных путей, логистических центров, таможенных структур и сопутствующей инфраструктуры, в последние десятилетия превратилось в мощнейший фактор перестройки мирового экономического пространства. В условиях глобализации, сопровождаемой ростом взаимозависимости государств, расширением трансграничных цепочек поставок, усложнением логистических схем и необходимостью ускорения товарообмена, транспортные коридоры выступают не только техническим инструментом перемещения грузов, но и стратегическим механизмом перераспределения сфер экономического влияния, изменения пространственных связей и формирования новых точек роста. Именно благодаря коридорам – будь то транссибирские магистрали, транспортная сеть «Север-Юг» или масштабная китайская инициатива «Один пояс – один путь» – страны получают возможность перестраивать собственную экономическую географию, создавая новые логистические узлы, перенаправляя товаропотоки и модернизируя таможенное администрирование, постепенно переходя к цифровым, предиктивным и бесконтактным формам контроля.

Одним из наиболее масштабных примеров современного транспортного коридора, активно влияющего на структуру мировой экономики, является современный Шелковый путь, или инициатива Belt and Road Initiative (BRI), продвигаемая Китаем с начала 2010-х годов. Объединяя множество сухопутных и морских маршрутов, эта глобальная инфраструктурная стратегия ориентирована на создание беспрепятственных торговых связей между Азией, Европой и Африкой, а также на развитие регионов, ранее находившихся вне ключевых мировых потоков. Формируя сеть железнодорожных маршрутов, автомобильных магистралей, морских портов, индустриальных парков и логистических хабов, инициатива не просто ускоряет доставку, но и создает новые центры деловой активности, перераспределяя экономическое пространство на уровень локальных и региональных акторов.

В качестве конкретного примера можно рассмотреть железнодорожные маршруты Чунцин-Дуйсбург и Сиань-Лодзь, которые, будучи запущенными в рамках BRI, существенно сократили время доставки товаров между Китаем и Европой, доведя его до 14-16 дней. Данный эффект стал возможен благодаря одновременному развитию

инфраструктуры, оптимизации пропускной способности пограничных пунктов и внедрению новых процедур таможенного контроля, включая предварительное декларирование, электронный обмен данными и риск-ориентированный подход. В результате наблюдается не только количественный рост транзитных перевозок, стимулирующий развитие приграничных территорий Казахстана, России, Беларуси и Польши, но и качественное изменение самого характера экономических связей: создаются новые логистические центры, в которых концентрируются грузовые компании, склады, сервисные операторы и подчас даже новые промышленные предприятия.

Подобные коридоры, формируясь как инфраструктурные проекты, неизбежно перерастают в крупные территориально-экономические системы, в которых усиливается роль таможенных органов, вынужденных адаптироваться к возрастающим объемам операций и к потребности в ускоренной обработке товаров [2].

Не менее важным элементом глобальной транспортной структуры является Транссибирский транспортный коридор, который, обладая богатой историей и являясь одним из крупнейших сухопутных транспортных путей мира, постепенно превращается в стратегический элемент мировой логистики. Протяжённость Транссиба, пересекающего значительную часть Евразии, обеспечивает ему ключевое преимущество – возможность соединять товары Восточной Азии с европейскими потребителями по кратчайшему сухопутному пути.

Транссибирская магистраль, модернизируемая на протяжении последних лет, позволяет значительно увеличить грузопоток между Китаем, Японией, Кореей и странами ЕС, стимулируя развитие российских регионов, расположенных вдоль коридора, – от Приморья до Урала. Важнейшим элементом является логистический комплекс «Восточный полигон», включающий подходы к портам Дальнего Востока, где проводятся масштабные работы по расширению пропускной способности. Аналогично модернизируются железнодорожные узлы в Забайкальске и Наушках, где осуществляется пересечение российских границ и где для ускорения транзита внедряются электронные технологии оформления, а также упрощенные процедуры контроля.

Рассмотрим пример грузопотока «Япония – Европа» через российские порты и Транссиб. Используя схему «морская доставка до Владивостока – железная дорога до европейских границ», экспортёры получают маршрут, позволяющий снизить транспортные затраты и сэкономить до двух недель по сравнению с традиционными морскими перевозками через Суэцкий канал. Для таможенных органов эта логистическая схема означает необходимость оперативного межведомственного взаимодействия, интеграции информационных систем и внедрения механизмов, позволяющих поэтапно согласовывать перемещение товаров от морских терминалов к железнодорожным станциям без лишних простоев.

Транссибирский коридор, модернизируясь и интегрируясь в глобальные цепочки поставок, усиливает стратегическую роль России, но одновременно требует глубокой цифровизации таможенного контроля и синхронизации нормативных процедур с партнёрами по Евразийскому союзу [1].

Третьим важнейшим коридором, оказывающим трансформирующее влияние на экономическое пространство Евразии, является транспортный коридор «Север-Юг», соединяющий Россию, Иран и Индию. В отличие от сухопутных маршрутов восточного направления, развивающихся преимущественно в рамках торговли с Европой, коридор «Север-Юг» ориентирован на южные рынки и обеспечивает альтернативу перевалке товаров через Суэцкий канал. Разветвленная система железнодорожных, автомобильных и морских маршрутов позволяет сократить доставку грузов из индийских портов в Россию и Европу с 35-40 до 18-20 дней, что делает данный коридор одним из наиболее перспективных направлений международной логистики.

В маршруте «Мумбаи – Бендер-Аббас – Астрахань – Москва», активно тестируемого с конца 2010-х годов применяются комбинированные перевозки и цифровые

инструменты предварительного уведомления таможенных органов, чем достигается значительное сокращения времени простоя на границах участниками внешнеэкономической деятельности. Кроме того, модернизируются российские порты Каспийского моря, создаются новые терминалы временного хранения и развивается логистика мультимодальных перевозок, что позволяет постепенно превращать Южный федеральный округ России в важнейший распределительный центр торговли со странами Азии.

Коридор «Север-Юг» стимулирует развитие южных регионов России, создавая новое экономическое пространство вокруг Каспийского моря, и требует адаптации таможенной инфраструктуры к возросшим объемам мультимодальных операций, а также к новым требованиям безопасности и контроля [3].

Международные транспортные коридоры оказывают многоуровневое воздействие на пространственную организацию экономики и на деятельность таможенных органов. Во-первых, формирование коридоров ведет к созданию новых логистических узлов – от сухих портов до интегрированных таможенно-логистических терминалов, вокруг которых формируются агломерации деловой активности. Во-вторых, изменяется само распределение экономических потоков: регионы, ранее не игравшие существенной роли в глобальной торговле, получают возможность развиваться благодаря своей транспортной доступности. В-третьих, ускорение грузопотоков требует от таможенных систем перехода к современным технологиям оформления, повышению оперативности контроля, внедрению искусственного интеллекта, автоматизации и применения риск-профилей.

Современная таможня, становясь частью глобальной логистической экосистемы, вынуждена поддерживать баланс между обеспечением экономической безопасности и созданием благоприятных условий для внешней торговли. В условиях расширения международных коридоров роль таможенных органов перестает ограничиваться контролем на границе и постепенно смещается в область предварительного анализа, интеграции данных и межгосударственного сотрудничества, что, в свою очередь, ведет к изменению пространственного характера таможенной инфраструктуры.

Таким образом, международные транспортные коридоры выступают мощнейшим драйвером трансформации экономического пространства, формируя новые логистические центры, изменяя структуру регионального развития и усиливая значимость транзитных территорий. Влияя на темпы и направления международного товарообмена, транспортные коридоры требуют глубокого реформирования таможенной деятельности, включая цифровизацию процедур, модернизацию инфраструктуры, оптимизацию контроля и интеграцию с глобальными информационными системами. В конечном счёте, именно транспортные коридоры становятся фундаментом новой пространственной архитектуры мировой экономики, в которой логистика, инфраструктура и таможня формируют единую взаимосвязанную систему, определяющую конкурентоспособность стран на десятилетия вперёд.

ЛИТЕРАТУРА

1. Климкина Е.В. Торговля между Китаем и Россией: роль Транссибирской магистрали в экономическом росте // Вестник науки. 2024. №11 (80). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/torgovlya-mezhdu-kitaem-i-rossiey-rol-transsibirskoy-magistrali-v-ekonomicheskom-roste (дата обращения: 20.11.2025).

2. Пименова А.О. «Один пояс – один путь» как глобальный экономический проект Китая URL: odin-poyas-odin-put-kak-globalnyy-ekonomicheskiy-proekt-kitaya.pdf (дата обращения: 17.11.2025).

3. Коммерсантъ Что такое транспортный коридор «Север–Юг» URL: https://www.kommersant.ru/doc/6679748 (дата обращения: 09.11.2025).