

## ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ

DOI 10.35775/PSI.2025.74.9.006

УДК 339.94

**В.Л. АБРАМОВ**

доктор экономических наук, главный научный сотрудник  
Института исследований международных экономических отношений,  
профессор Департамента мировой экономики и мировых  
финансов Финансового университета при Правительстве  
Российской Федерации, Россия, г. Москва  
E-mail: valabr@yandex.ru

### РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА ИРТЫШ-ОБЬ-СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ПРОЦЕССЕ ФОРМИРОВАНИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРСКАСА<sup>1</sup>

*Статья посвящена актуальной проблеме, недостаточно разработанной в современных научных исследованиях. Раскрываются возможности реализации транспортного маршрута Иртыш-Обь-Северный морской путь для наращивания транспортной связанности Китая, Казахстана и России. Показано значение внутренних водных путей Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов для развития Северного морского пути и построения Евразийского транспортного каркаса. Оценивается роль и значение водного маршрута Иртыш-Обь-СМП, принимаемые Россией и Казахстаном меры для его практической реализации. Показаны основные международные транспортные коридоры (далее – МТК), реализуемые в рамках инициативы «Один пояс – один путь», оценены финансовые и инвестиционные ресурсы для их реализации.*

**Ключевые слова:** водный маршрут Иртыш-Обь-Северный морской путь, Евразийский транспортный каркас, международные транспортные коридоры, МТК, Один пояс – один путь, Евразийский банк развития, ЕАБР.

В новых геополитических условиях особую актуальность приобретает деятельность ЕАЭС в формировании новых транспортно-логистических маршрутов, выстраиваемых в рамках развития и формирования международных транспортных коридоров (далее – МТК) для реализации экспортной торговли стран. Географическое положение стран-участниц ЕАЭС предопределяет важнейшую роль организации на территории Евразии, давая им возможность для создания и использования новых и имеющихся евразийских МТК для взаимной торговли и экспорта в третьи страны. Транспортно-логистическая сфера включает в себя

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках выполнения междисциплинарной комплексной темы НИР Финансового университета.

сотрудничество, направленное на развитие транспортной инфраструктуры, том числе, международных мультимодальных транспортных коридоров и развитие технологий. От развития МТК зависит не только обеспечение экспорта, но и во многом и экономическое развитие региона. Понимая эту взаимосвязь, страны-члены ЕАЭС определили приоритетные направления работы в реализации транспортного и транзитного потенциала региона. Учитывая огромную территорию стран и различные пути становления этих государств, как и во многих других сферах, в транспортной инфраструктуре также есть различия и сложности при ее интеграции, несмотря на это страны нацелены не только на создание континентальной инфраструктуры (железнодорожной, автомобильной), но и на ее стыковку с морской инфраструктурой. Важным финансовым институтом в рамках Союза выступает Евразийский банк развития. В соответствии с его стратегией до 2026 года одним из приоритетов деятельности является реализация ключевых инвестиционных мегапроектов (далее – КИМП) по таким направлениям как: водно-энергетический комплекс Центральной Азии (КИМП-1); Евразийский транспортный каркас (КИМП-2); Евразийская товаропроводящая сеть (КИМП-3) [13]. «В ближайшие 5 лет ЕАБР планирует направить 3,8 млрд долл. США на финансирование проектов в Республике Казахстан. В числе ключевых проектов – формирование МТК «Север – Юг», «Европа – Западный Китай» с совокупным объемом инвестиций ЕАБР на уровне 1,2 млрд долл. США» [4].

Развитие Евразийского транспортного каркаса является стратегической задачей при повышении экономической связанности и интеграционного потенциала стран региона. Использование транзитного потенциала и увеличение товарооборота на территории Евразии связано, прежде всего, с расширением и модернизацией инфраструктуры в сфере транспорта и логистики. Ключевыми среди них являются – Китайская инициатива «Один пояс – один путь» (далее – ОПОП). Для транспортной связанности России в меридиональном направлении важнейшее значение имеет МТК «Север-Юг», обеспечивающий выход для торговли с государствами Индийского океана. Объединение усилий стран при построении новой парадигмы экономического сотрудничества в Евразии может значительно облегчить реализацию МТК «Север-Юг». Данный коридор не имеет противоречий с реализацией других транспортно-логистических проектов в рамках ШОС, но и кроме того, благоприятно вписывается в реализацию китайской инициативы «Один пояс – один путь», внося при этом весомый вклад в развитие экономического сотрудничества между странами Евразии [16]. В 2025 году Евразийский банк развития (далее – ЕАБР) выступил с инициативным обоснованием более масштабного использования водного маршрута, связывающего «артерии Иртыша-Оби-Северного морского пути» в рамках создания мультимодального транспортного коридора «Россия-Казахстан-Китай». Для этого предлагается воспользоваться речными транспортными коридорами Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов и далее к маршрутам Северного морского пути (далее – СМП). Обоснование водного транспортного маршрута Иртыш-Обь-СМП имеет объективную природу, так как Иртыш является одной из самых длинных рек в мире – его протяженность составляет 4 248 километров. Водная артерия берет начало в Монголии, затем идет по Китаю, далее почти наполовину

водная артерия проходит по территории Казахстан, затем почти столько же по территории России. Общая протяженность внутренних водных путей в Обь-Иртышском бассейне составляет 21,3 тыс км. Концептуальные обоснования для реализации данного водного маршрута обосновывались и ранее в публикациях российских исследователей и ученых, прежде всего в рамках формирования Транспортно-энергетической водной системы (ТЭВС) как элемента развития евразийских интеграционных процессов с акцентом на имеющиеся предпосылки для ее создания. Обосновывалась необходимость «развития удаленных регионов России, обладающих колоссальными запасами природных ресурсов, находящихся в сложных географических, климатических условиях, экономический рост которых может быть обеспечен за счет увеличения их транспортной доступности и роста промышленности в них» [7. С. 132-143]. Для реализации необходима «интеграция наземных и водных видов транспорта, а также транспортная система, интегрирующая широтные и меридиональные магистральные транспортные направления» [8. С. 2-8]. В работах отмечается «недоиспользованный потенциал водных путей Сибири, служащего естественным интегратором пространства для развития территориальных систем и межрегиональных транспортных коридоров, увеличения экономической связности севера и юга азиатской части страны», а также роль и значение водных путей для развития северных регионов России [9. С. 67-82]. На значимость использования потенциала водных путей в интеграционных процессах обращают внимание также зарубежные исследователи, которые рассматривают их «одним из важнейших национальных достояний, «подаренных» самой природой, мощным энергетическим и транспортным ресурсом, имеющие более низкие инфраструктурные издержки (в 22 раза ниже, чем автомобильные и в 7 ниже, чем железные дороги)» [14. Р. 247-254]. Раскрывается роль водного транспорта для развития региональных интеграционных процессов [15. Р. 686-699]. Российскими учеными «обоснованы возможности запуска перспективных схем доставки нефтехимической продукции на экспорт в КНР с участием речного транспорта и Северного морского пути, позволяющие снизить загруженность железных дорог Восточного полигона, обеспечить мультипликативные эффекты за счет переключения грузопотоков на речной транспорт, дальнейшего развития грузовой базы СМП» [5. С. 14-18]. Убедительным подтверждением научного внимания к разработке системных аспектов МТК, транспортной системы в Азиатской части России может служить актуальная монография Сибирского отделения наук РАН [1]. В настоящее время общий объем грузоперевозок по внутренним водным путям в Обь-Иртышском бассейне составляет более 13 млн тонн, а объем перевозки пассажиров – более 2 млн человек и он имеет существенные перспективы для освоения природных богатств северных регионов страны и роста грузопотоков через Обь-Иртышский бассейн, позволяя связать Шелковый путь и Трансарктический транспортный коридор.

В рамках нового национального проекта «Эффективная транспортная система» реализуется федеральный проект «Развитие опорной сети внутренних водных путей», который предусматривает увеличение пропускной способности

судоходных путей для развития Северного морского пути, грузы для которого могут доставляться в том числе по рекам Обь-Иртышского бассейна.

Правительством России осуществляется комплексный пилотный проект по развитию территорий и внутренних водных путей Обь-Иртышского бассейна в пределах Сибирского федерального округа. Проект будет способствовать развитию судоходства, гидроэнергетики, системы орошения и мелиорации, освоения минерально-сырьевых ресурсов, поможет интегрировать евразийские транспортные коридоры в глобальную транспортную сеть, обеспечивая взаимосвязанное развитие транспортного комплекса и промышленного производства. Одним из позитивных примеров реализации такого подхода является проводимая правительством Ямало-ненецкого автономного округа модернизация Салехардского речного порта, которая позволяет снизить логистические затраты до 40%. за счет его выгодного местоположения и уникальных транспортных возможностей для реализации проектов по освоению запасов углеводородов на полуостровах Ямал и Гыдан. Добыча газа к 2035 будет вестись в основном в северных районах Ямала, что потребует перевозки дополнительных десятков миллионов тонн грузов. Здесь судоходство является важнейшей составляющей для социально-экономического развития региона, а речной флот остается одним из быстрых и эффективных способов перевозки пассажиров и снабжения отдаленных поселений округа. На базе индустриального парка, расположенного на территории Салехардского речного порта, осуществляется проект по развитию промышленно-логистического узла, формируются новые объекты энергетической и портовой инфраструктуры, активно привлекаются инвесторы и резиденты, продукция которых будет произведена на территории порта. В порту ведется капитальный ремонт объектов федеральной собственности, производятся дноуглубительные работы, осуществляется проектирование капитального ремонта подъездных железнодорожных и автомобильных путей. Принимаемые меры по развитию Салехардского речного порта позитивно сказываются на экономическом развитии Ямало-Ненецкого автономного округа. Аналогичная работа проводится по развитию Лабитнангского промышленно-логистического узла на базе индустриального парка, где идет формирование новых объектов энергетической инфраструктуры. Росморречфлотом ведется работа по формированию мультимодальных логистических центров в речных портах Омской области, что «создаст условия для наращивания грузопотока из России в Китай. Транспортно-перегрузочные комплексы в Омском регионе будут развиваться на базе двух речных портов «Омский речной порт» и «Омский причал». Это будут основные пункты перевалки грузов, поскольку они имеют развитую инфраструктуру и связанность с железнодорожными терминалами и автомобильными дорогами. Минтранс России уже инициировал использование Иртышско-Обской водной артерии для экспорта угля, пиломатериалов и зерна в страны Юго-Восточной Азии. Для реализации водного маршрута Иртыш-Обь-СМП существенное значение имеет водный потенциал Иртыша. Он имеет значительную роль в социально-экономическом развитии стран и особенно для граничащих регионов. Достаточно сказать, что в Казахстане его воды обеспечивают почти треть населения и до 45% сельхозпроизводства, а в России

он имеет сильное влияние на миллионный Омск и прилегающие степные районы. Китай с его многочисленным населением рассматривает Иртыш и Кара-Иртыш как свой стратегический ресурс: при дефиците воды в стране они особенно важны для северо-западных провинций, где потребности в воде только растут. По Иртышу до начала 70-х годов уже осуществлялись перевозки грузов из Китая в Казахстан и далее в направлении Российской Федерации, а грузооборот по Иртышу достигал 1,2 млн тонн в год. В середине 1980 годов из Омской области, Тобольска, Тюмени, Ханты-Мансийска в Казахстан речной флот перевозил около 1 млн кубометров леса. Павлодарский речной порт был крупнейшей перевалочной базой. В среднем за год переправляли 6,5 млн тонн грузов. Сейчас объем перевозок по Иртышу почти в десять раз меньше – около 150 тыс. тонн в год. В современных условиях Китай проявляет высокую заинтересованность в развитии Иртышско-Обского транспортного водного маршрута, дающего выход через Иртыш и Обь в Северный Ледовитый океан. Казахстан как сухопутная держава крайне заинтересован в использовании водного транспортного коридора в Китай по реке Иртыш через 3 шлюза: Шульбинский, Усть-Каменогорский, Бухтарминский и далее до конечного пункта Тугыл на озере Зайсан, далее через китайские железнодорожные линии до портов Тихого океана. Из КНР по Северному морскому пути через Обскую губу, затем по Иртышу в казахстанский Павлодар были доставлены реакторы весом до 800 тонн и другое оборудование для гидрометаллургического комбината. В настоящее время Казахстан, стремясь развивать свой транспортный потенциал, стать транзитно-логистическим хабом на Евразийском континенте. Для транспортного коридора Иртыш-Обь-СМП запланировано построить на Иртыше речной порт в районе поселка Тугыл, соединив его железной дорогой протяженностью сто километров до пограничного перехода с КНР, что позволит обеспечить объем перевозок по данному маршруту до 2,0-2,5 млн тонн в год» [11]. Проект обеспечивает возможность выхода Казахстана к СМП через Обь-Иртышский бассейн.

Следует отметить, что развитие Евразийского транспортного каркаса требует значительных капиталовложений, обеспечивающих мультипликативный эффект в смежных отраслях промышленности. Исследователи отмечают, что инициатива «Один пояс – один путь» во многом основана на предыдущей стратегии Китая по реализации МТК, которая обеспечивается созданием специализированных финансовых институтов [2].

Реализация инициативы «Один пояс – один путь» связана не только с формированием новых МТК, но и с созданием взаимосвязанной инфраструктуры и технических систем. Интеграция стран ШОС направлена на железные и автомобильные дороги, и кроме того, на водные пути (включая дорожную и портовую инфраструктуру), а также на трубопроводные сети транспортировки энергоресурсов и трансграничные волоконно-оптические линии. Одна из важнейших задач – либерализация торговых режимов по всем направлениям. Среди основных мер: устранение или снижение тарифных ограничений, унификация таможенных и других процедур. Дорожная карта реализации проекта «Один пояс – один путь» включает в себя координацию политических усилий, интенсификацию сотрудничества в сфере инфраструктуры, свободной торговли,

коммерческой интеграции, углубление культурных межнациональных связей между людьми. Китай уже инвестировал в реализацию инициативы «Один пояс – один путь» около 1 триллиона долларов [12. С. 1-14]. Для развития российской части МТК «Север-Юг» прогнозная оценка инфраструктурных инвестиций составляет объем около 40 миллиардов долларов США [10]. Оценивая инвестиционные возможности ЕАБР следует отметить, что в 2023 году он участвовал в финансировании проектов развития Евразийского транспортного каркаса на общую сумму более 400 миллионов долларов США. В рамках его стратегии на 2022-2026 годы годовой объем инвестиций должен составить более 4 миллиардов долларов США. Для сравнения в 2023 году объем инвестиций был равен почти 2 миллиардам долларов США, которые направлялись преимущественно на проекты в Республике Казахстан (58,7%), и на проекты «малых» стран-участниц (11,2%) [3]. В своей инвестиционной деятельности ЕАБР фокусируется на проектах и отраслях, способствующих модернизации и развитию инфраструктуры, интенсификации торгово-экономического сотрудничества и интеграции государств-участников. По итогам 2023 года наибольший объем инвестиций ЕАБР пришелся на проекты, реализуемые в горнодобывающей промышленности, транспорте и энергетике, а на транспорт пришлось 19,5%. Активное сотрудничество стран Евразии в сфере транспортно-логистического комплекса позволяет говорить о перспективах создания мультипликативного эффекта. Так, по имеющимся оценкам, цифровизация транспортно-логистической сферы стран ЕАЭС даст возможность увеличить пропускную способность железных дорог на 40%, снизив стоимость перевозок до 30%.

Транспортный водный коридор, соединяющий Центральную Азию, Китай и побережье Северного Ледовитого океана, с использованием рек Обь и Иртыш, сегодня мог бы стать одним из самых перспективных проектов современной России. Он открывается возможности для динамичного развития западных регионов Китая, включая Синцзян-Уйгурский автономный округ, регионов Казахстана среднеазиатских стран, КНР для их выхода к арктическим океанским просторам, а далее – к Северной Америке и Северной Европе, а также для грузопотоков в обратном направлении. В свою очередь это способно дать мощный импульс развития для регионов, входящих в Сибирский и Уральский федеральные округа и, прежде всего, Омской области, которая способна стать мультимодальным узлом новых транспортных коридоров с его развитой системой железнодорожного и автомобильного транспорта. Данный коридор важен не только в контексте развития МТК по привычной горизонтальной оси Запад-Восток, но и в координатах Север-Юг, включающих развитие российских регионов Арктической зоны, западной Сибири, Урала и сопредельных государств в рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы России».

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:**

1. Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения: монография /

- Гулакова О.И., Единак Е.А., Зиязов Д.С. [и др.]; под редакцией А.А. Широ́ва, О.В. Тарасовой; Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2024: ил., табл., цв. ил.; 21 см.
2. В Пакистане заявили, что совместные усилия с РФ в ШОС опираются на прочное сотрудничество // ТАСС. 2024 // <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/19865427>.
  3. Годовой отчет Правления Евразийского банка развития // ЕАБР. 2023 // [https://eabr.org/upload/iblock/a8b/EDB\\_Annual\\_Report\\_2023\\_RU\\_web\\_2024\\_06\\_18.cleaned.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/a8b/EDB_Annual_Report_2023_RU_web_2024_06_18.cleaned.pdf).
  4. ЕАБР планирует инвестировать 3,8 млрд долл. США в проекты Казахстана в ближайшие 5 лет // ЕАБР // <https://eabr.org/press/releases/eabr-planiruet-investirovat-3-8-mlrd-doll-ssha-v-proekty-kazahstana-v-blizhayshie-5-let/?ysclid=m9s8r1ftsa943593590>.
  5. **Жендарева Е.С.** Анализ возможности и целесообразности переключения грузопотоков на внутренний водный транспорт ХМАО-Югры / Е.С. Жендарева, А.Р. Чумарин // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2024. № 3. EDN KMFZSD.
  6. **Зачесов А.В.** Речной транспорт Сибири: состояние и перспективы развития // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2016. № 1-2. EDN WJGQTH.
  7. **Козлов Л.Н.** Иртышско-Обская глубоководная магистраль от Китая до северного морского пути в составе транспортно-энергетической водной системы (ТЭВС) Евразии / Л.Н. Козлов, А.А. Беляков // Евразийская экономическая интеграция. 2009. № 3 (4). EDN RQPEED.
  8. **Костров В.Н.** Комбинированная схема сетевой транспортно-логистической инфраструктуры азиатской России и арктической зоны / В.Н. Костров, В.Н. Миронов // Вестник транспорта. 2023. № 8. EDN WBFYAQ.
  9. **Котов А.В.** Интегрирующая роль речного транспорта в развитии регионов азиатской части России // ЭКО. 2024. № 5 (599). DOI 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-67-82. EDN DSRNZP.
  10. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура // ЕАБР. 2022 // [https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB\\_2022\\_Report-2\\_INSTC\\_rus.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf).
  11. Новый транспортный маршрут между Россией и Китаем может пройти по реке Иртыш через Казахстан (Транс ру) Сибирская ассоциация перевозчиков // <http://саап.рф/news/novyj-transportnyj-marshrut-mezhdu-rossiej-i-kitaem-mozhet-projti-po-reke-irtysh-cherez-kazahstan-transru/?ysclid=mgo2feygmt135706909>.
  12. **Перская В.В.** Инициатива «один пояс, один путь»: экономические отношения, направленные на всестороннее развитие территорий и регионов участников инициативы // Вестник Евразийской науки. 2023. Том 15. № 5.

13. Стратегия Евразийского банка развития 2022-2026 // ЕАБР // [https://eabr.org/upload/EDB\\_Strategy\\_for\\_2022-2026-RU.cleaned.pdf?ysclid=m9gwp0t2ue516508049](https://eabr.org/upload/EDB_Strategy_for_2022-2026-RU.cleaned.pdf?ysclid=m9gwp0t2ue516508049).
14. **Demian M., Nicolicescu C.** Assesment of Trends in Inland Waterway Transport within European Union. Advanced Engineering Forum. 2019. No. 34.
15. **Sys C., Van de Voorde E., Vanelslander T., Hassel E.** Pathways for a sustainable future inland water transport: A case study for the European inland navigation sector. Case Studies on Transport Policy. 2020. No. 8 (3). DOI: 10.1016/j.cstp.2020.07.013. EDN: KKAKEW.
16. High-Level joint event «United Nations Economic Commission for Europe and The Secretariat of the Shanghai Cooperation Organization; Round table on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors» // UNECE. 2020.

## **V.L. ABRAMOV**

Doctor of Economics,

Chief Researcher Institute of International Economic

Relations Research Financial University, Professor of the Department of World

Economy and World Finance under the Government

of the Russian Federation, Moscow, Russia

## **DEVELOPMENT OF THE IRTYSH-OB TRANSPORT ROUTE-THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE PROCESS OF FORMING THE EURASIAN TRANSPORT CORRIDOR<sup>2</sup>**

*The article is devoted to an urgent problem that has not been sufficiently developed in modern scientific research. The possibilities of implementing the Irtysh-Ob-Northern Sea Route transport route for increasing the transport connectivity of China, Kazakhstan and Russia are revealed. The importance of the inland waterways of the Ob-Irtysh and Yenisei basins for the development of the Northern Sea Route and the construction of the Eurasian transport framework is shown. The role and importance of the Irtysh-Ob-NSR waterway route, the measures taken by Russia and Kazakhstan for its practical implementation are evaluated. The main international transport corridors (MTCs) implemented within the framework of the «One Belt, One Road» initiative are shown, financial and investment resources for their implementation are estimated.*

**Key words:** Irtysh-Ob-Northern Sea Route waterway, Eurasian transport framework, international transport corridors, ITC, One Belt, One Road, Eurasian Development Bank, EDB.

---

<sup>2</sup> The article was prepared as part of the implementation of an interdisciplinary complex research topic at the Financial University.