ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ И ТВОРЧЕСКИХ РАБОТ МОЛОДЁЖИ

«МЕНЯ ОЦЕНЯТ В XXI ВЕКЕ»

Направление: Экономика

Тема: Мультипликативный эффект развития МТК "Север – Юг" и трассы М-12 для экономического роста регионов Поволжья

Соискатели: Молева Яна Игоревна, Нарзиева Камила Сафаровна

Научный руководитель: Гафурова Гульнара Талгатовна

Место выполнения работы: ЧОУ ВО «Казанский инновационный университет им. В.Г. Тимирясова» г. Казань, Республика Татарстан

2026

Аннотация: В статье исследуются мультипликативные социально-экономические эффекты от развития международных и национальных транспортных коридоров на примере МТК «Север – Юг» и скоростной автомагистрали М-12 «Восток». Особое внимание уделяется анализу сопряжения данных проектов в границах Приволжского федерального округа, где формируется узловая зона пересечения широтного и меридионального направлений, обеспечивающая перераспределение грузопотоков и трансформацию регионов в стратегические логистические узлы. На основе количественных данных оцениваются прямые эффекты, косвенные и долгосрочные результаты. Делается вывод, что один рубль вложений в подобные инфраструктурные проекты приносит до 0,5 рубля дополнительных бюджетных доходов, а их реализация способна генерировать мощнейшие мультипликативные эффекты, обеспечивающие устойчивый экономический рост целых макрорегионов.

Ключевые слова: транспортные коридоры, мультипликативные эффекты, пространственное развитие, Приволжский федеральный округ

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 4
1. Институциональный контекст развития транспортных коридоров в Приволжском федеральном округе 6
2. Анализ проектов МТК «Север – юг» и трассы М-12 10
3. Мультипликативные эффекты от развития транспортных коридоров 14
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 17
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 18

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования обусловлена фундаментальной трансформацией роли транспортной инфраструктуры в современной экономике: из обслуживающего элемента хозяйственного комплекса транспорт превращается в активный институт пространственного развития и ключевой фактор конкурентоспособности территорий. В условиях высокой разреженности экономического пространства России опережающее развитие скоростных магистралей и международных коридоров формирует новый экономический ландшафт, создавая предпосылки для диверсификации региональных экономик и перераспределения глобальных грузопотоков.

Особую остроту проблема приобретает в Приволжском федеральном округе – третьем по объему ВРП среди округов России, – который демонстрирует глубокую поляризацию качества дорожной сети: от 67,1% дорог, соответствующих нормативам, в Башкортостане до 26,3% в Кировской области. Подобная дифференциация снижает совокупный эффект от прохождения через Поволжье стратегических транспортных коридоров – МТК «Север – Юг» и автомагистрали М-12 «Восток», – нарушая связность экономического пространства и закрепляя инфраструктурное неравенство.

Цель работы – комплексный анализ мультипликативных эффектов от реализации МТК «Север – Юг» и скоростной автомагистрали М-12 «Восток», а также выявление синергетического потенциала их сопряжения в границах Приволжского федерального округа.

Задачи исследования:

- проанализировать современное состояние и инфраструктурные ограничения рассматриваемых проектов;
- систематизировать прямые, косвенные и долгосрочные мультипликативные эффекты с их количественной оценкой;
- определить ключевые узлы функционального сопряжения двух коридоров в ПФО и обосновать возникающий синергетический потенциал.

Объект исследования – международные и национальные транспортные коридоры как элементы опорной транспортной сети Российской Федерации. Предмет исследования – мультипликативные социально-экономические эффекты, генерируемые развитием транспортной инфраструктуры в зоне сопряжения МТК «Север – Юг» и М-12 «Восток».

Методологическую основу составляют концепции пространственного развития, включая теорию полюсов роста Ф. Перру и теорию агломерационных эффектов. В работе применены методы системного и сравнительного анализа, статистической обработки данных и динамических рядов, а также элементы сценарного моделирования. Средства ИИ использованы исключительно для структурирования информации.

Степень разработанности темы. В отечественной и зарубежной литературе накоплен значительный массив исследований, посвященных отдельным аспектам функционирования МТК «Север – Юг» (Мамедова И. А., Прудникова А. А., Ламанов С. В.) и влиянию транспортной инфраструктуры на региональное развитие (Морозов Д. Е., Заколюкина Е. С., Вдовин И. А.). Вместе с тем проблема функционального сопряжения разнонаправленных коридоров на макрорегиональном уровне и возникающие при этом синергетические мультипликативные эффекты остаются недостаточно изученными, что формирует лакуну как в теоретическом, так и в прикладном плане.

Научная новизна работы заключается в авторском подходе к анализу мультипликативных эффектов, основанном на выявлении функционального сопряжения транспортных коридоров различной географической ориентации в границах ПФО. Обосновывается положение о

формировании в Поволжье узловой зоны пересечения широтного коридора «Восток» и меридионального МТК «Север – Юг», где происходит их качественное функциональное взаимодействие, обеспечивающее перераспределение грузопотоков и трансформацию внутриконтинентальных территорий в стратегических операторов глобальных грузопотоков.

1. Институциональный контекст развития транспортных коридоров в Приволжском федеральном округе

Транспортная инфраструктура в современной региональной экономике выходит за рамки путей сообщения, превращаясь в активный институт пространственного развития. Транспортный коридор становится не просто инфраструктурным объектом, а механизмом снижения транзакционных издержек бизнеса через мультимодальность, качественное регулирование и прозрачные тарифы [1]. Воздействие коридоров на экономику территорий реализуется через два ключевых канала. Первый – прямое снижение логистических издержек за счет сокращения времени и стоимости перевозок, что повышает оборачиваемость капитала, снижает себестоимость продукции и расширяет доступ к отдаленным рынкам. Второй – стимулирование пространственной интеграции: развитая, особенно скоростная, сеть формирует агломерационные эффекты, объединяя города, научные центры и предприятия в инновационные кластеры [2].

С позиций теории полюсов роста Ф. Перру и концепции «умной специализации» транспортные коридоры выступают естественными осями, вдоль которых концентрируются производства, сервисы и человеческий капитал. Крупный транспортный узел сам становится полюсом роста, генерируя спрос на сопутствующие услуги – логистику, страхование, IT-решения, – что ведет к диверсификации региональной экономики [3]. В результате повышается оборачиваемость капитала, снижается себестоимость продукции и расширяется доступ к отдаленным рынкам, а также стимулируются инновации и пространственная интеграция, поскольку развитая, особенно скоростная, сеть формирует агломерационные эффекты, объединяя города, научные центры и предприятия в единые инновационные кластеры и усиливая кооперацию между наукой и бизнесом. [4]

Однако реализация данных теоретических моделей предполагает наличие качественной и сбалансированной инфраструктурной базы, состояние которой в макрорегионах России существенно дифференцировано. В этом контексте ПФО является ключевым промышленным и аграрным макрорегионом: по объему ВРП он занимает третье место среди федеральных округов (22 трлн рублей в 2023 году, рост на 11,9%)[1]. Промышленный профиль определяют обрабатывающие производства и сельское хозяйство. Согласно данным за январь–сентябрь 2025 года, индекс промышленного производства составил 102,2%, при этом среди регионов-лидеров – Татарстан (111,6%), Ульяновская область (108,8%), Удмуртская Республика (108,3%), тогда как в Самарской области зафиксирован спад до 94,9%.

[1] Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации за 1998–2023 гг. [Электронный ресурс] – Москва, 2025.– URL: https://rosstat.gov.ru/ / (дата обращения: 19.02.2026).

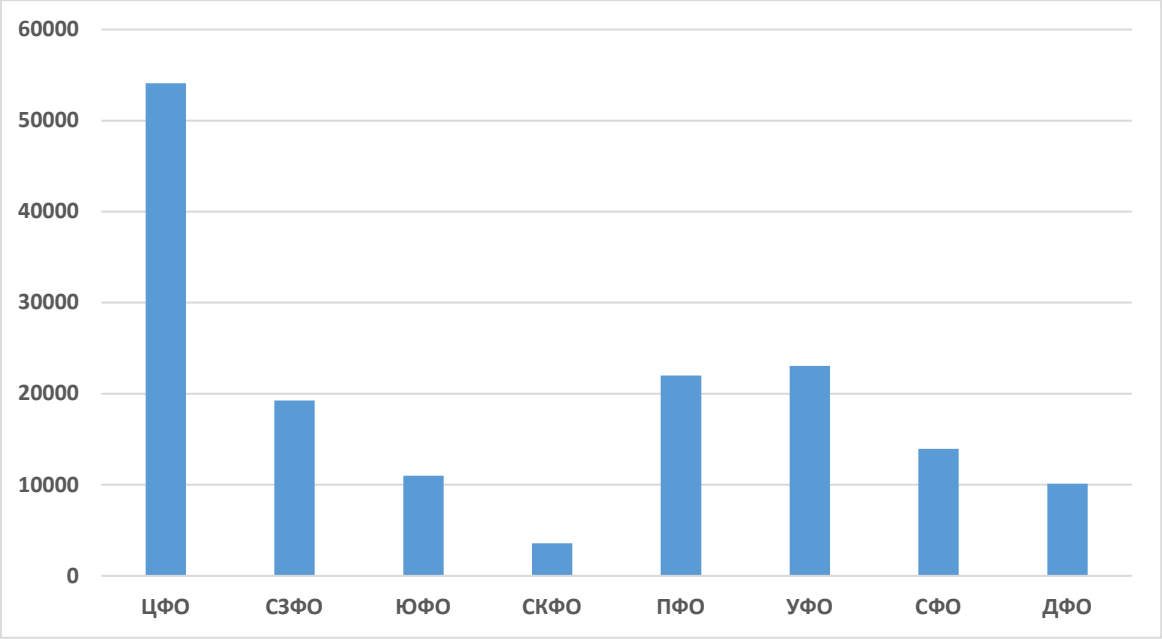


Рис. 1. Валовый региональный продукт по округам, 2023 год, млрд руб.

По грузообороту автомобильного транспорта ПФО наряду с Центральным округом демонстрирует высокие показатели, свидетельствующие об интенсивной экономической активности и устойчивых внутренних торговых связях.

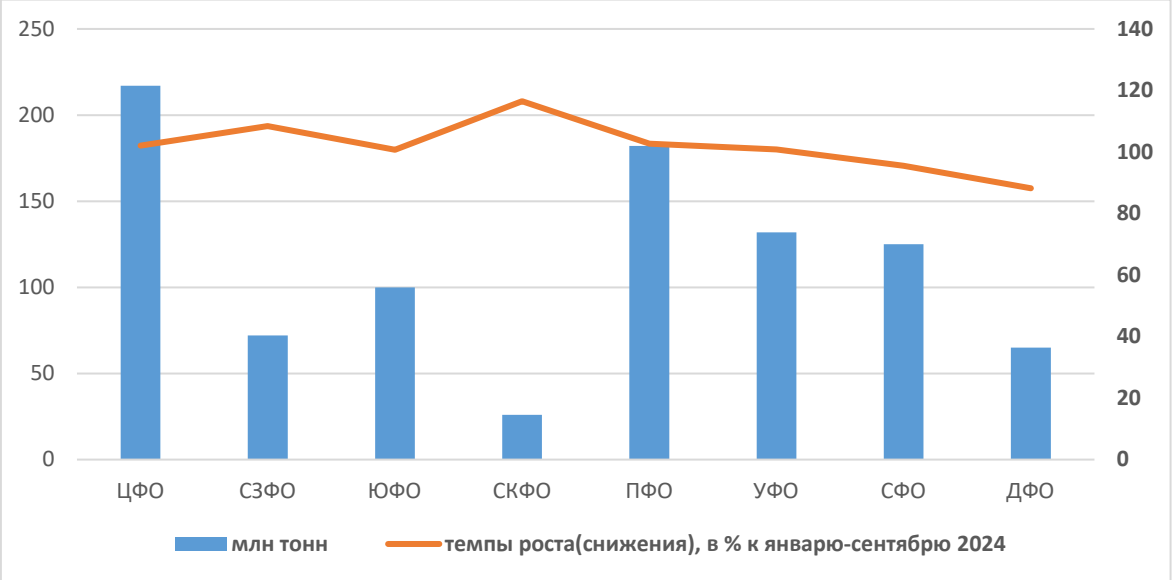


Рис. 2. Перевозки грузов автомобильным транспортом в январе – сентябре 2025 г.[2]

Вместе с тем при оценке качества самой инфраструктуры картина меняется кардинально. Рейтинг качества автодорог РА «РИА Рейтинг» (август 2024 года) фиксирует глубокий разрыв внутри округа (таблица 1) [5].

Таблица 1

Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям,

[2] Грузооборот по видам транспорта по Российской Федерации [за 2000–2025 гг.] [Электронный ресурс] – Москва, 2026.– URL**:** https://rosstat.gov.ru/ / (дата обращения: 19.02.2026).

в общей протяженности соответствующих дорог на начало 2024 г.[3]

Место	Регион	Доля автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности соответствующих дорог на начало 2024 г.
1	Республика Башкортостан	67,10%
2	Республика Татарстан	65,20%
3	Пермский край	64,50%
4	Пензенская область	61,40%
5	Ульяновская область	59,70%
6	Самарская область	59%
7	Оренбургская область	53,30%
8	Нижегородская область	44,90%
9	Саратовская область	43,50%
10	Удмуртская Республика	41,90%
11	Республика Мордовия	41,10%
12	Чувашская Республика	37,30%
13	Республика Марий Эл	30,90%
14	Кировская область	26,30%

Подобная поляризация не только тормозит экономический рост отстающих территорий, но и критически снижает совокупный эффект от транспортных коридоров, проходящих через ПФО, препятствуя формированию сквозных логистических маршрутов. Преодоление этих разрывов становится ключевой задачей национальных проектов.

Развитие транспортных маршрутов превращается в важнейший фактор пространственного развития и реализуется через комплекс стратегических инициатив, направленных на интеграцию страны в международные транспортные системы в соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2035 года. Национальный проект «Эффективная транспортная система» предусматривает достижение провозной способности Восточного полигона железных дорог в 210 млн тонн к 2030 году и 270 млн тонн к 2032 году, рост мощностей инфраструктуры МТК «Север – Юг», увеличение пропускной способности на подходах к морским портам Юга России и развитие мультимодальных перевозок.

Параллельно в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни» реализуется программа «Безопасные и качественные дороги»: доля федеральных дорог в нормативном состоянии достигла 82,22%, региональных – 53,36%. Проект нацелен на комплексное развитие населенных пунктов и создание комфортной среды для 20 млн граждан к 2030 году.

Особое значение приобретает формирование каркаса высокоскоростных магистралей. М-12 «Восток» (Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург) сокращает время в пути с 24 до 6,5 часов, М-4 «Дон» (Москва – Адлер) – с 23,5 до 8 часов. Для регионов Поволжья включение Нижнего Новгорода и Казани в сеть скоростного сообщения с Москвой и Екатеринбургом снижает транспортные затраты, повышает мобильность населения и способствует росту ВРП и туристических потоков – что соответствует

[3] Рейтинг российских регионов по качеству дорог – 2024 [Электронный ресурс] / РИА Новости. – 12 августа 2024 года. – URL: https://ria.ru/20240812/dorogi-1965419192.html (дата обращения: 19.02.2026).

теоретическим моделям агломерационных эффектов. Финансирование мегапроектов предполагается через механизмы государственно-частного партнерства, инфраструктурные облигации и специальные казначейские кредиты [6].

Таким образом, национальные проекты в транспортной сфере носят комплексный, системный характер, напрямую увязывая развитие инфраструктуры с экономическим ростом регионов. Они призваны не только создать надежные и экономически выгодные маршруты между Европой, Азией и Северной Атлантикой, но и, стимулируя развитие логистических центров, индустриальных парков и портовых зон, сформировать новые центры экономической активности по всей территории России, повышая ее инвестиционную привлекательность. И в этом контексте Поволжье, являясь ключевым звеном МТК «Север – Юг» и одновременно регионом с колоссальным промышленным потенциалом и столь же колоссальными инфраструктурными диспропорциями [7], становится главным бенефициаром и одновременно главным экзаменатором эффективности реализуемой транспортной стратегии, поскольку именно здесь наглядно проявится, способна ли современная транспортная политика превратиться в подлинный фактор опережающего пространственного развития, а не остаться набором точечных, хотя и амбициозных проектов.

2. Анализ проектов МТК «Север – юг» и трассы М-12

Международный транспортный коридор «Север – Юг» и скоростная автомагистраль М-12 «Восток» представляют собой два стратегических вектора развития национальной транспортной системы, которые, будучи разнонаправленными по географической ориентации, в своей совокупности призваны формировать целостный каркас евразийской связанности Российской Федерации.

МТК «Север – Юг», инициированный межправительственным соглашением России, Индии и Ирана от 12 сентября 2000 года и объединяющий ныне четырнадцать государств, представляет собой комбинированный маршрут протяженностью 7200 километров, соединяющий Санкт-Петербург с иранским портом Бендер-Аббас и индийским Мумбаем. Сокращение времени доставки с 30–45 до 15–24 дней при почти двукратном уменьшении расстояния в сравнении с традиционным маршрутом через Суэцкий канал определяет его конкурентные преимущества и позиционирование в качестве ключевой артерии Большого Евразийского партнерства[4].

В структуре коридора функционируют три транзитных маршрута: западный сухопутный через Россию, Азербайджан и Иран (70% совокупного грузопотока), транскаспийский морской с задействованием российских портов Астрахань, Оля и Махачкала (23%), а также восточный сухопутный через Казахстан и Туркмению (7%). Совокупный грузопоток достиг 17,6 млн тонн в 2023 году.

При этом западный маршрут сохраняет доминирующую роль, обеспечивая 70% совокупного грузопотока, который достиг 17,6 миллиона тонн в 2023 году, тогда как транскаспийское направление аккумулирует 23%, а восточное – 7% перевозок.

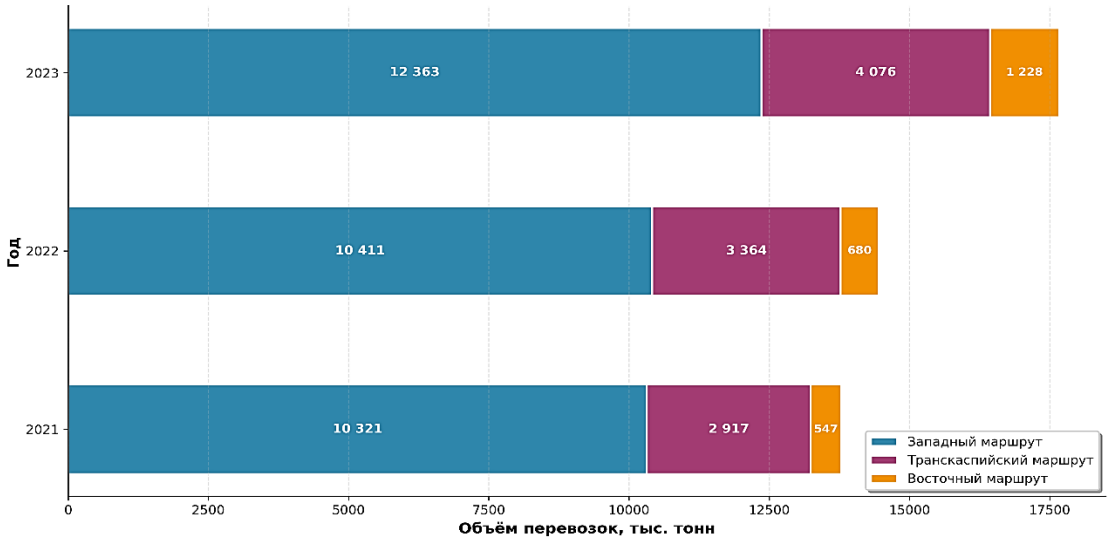


Рис. 3. Структура экспортно-импортных российских перевозок по МТК «Север – Юг» в разрезе маршрутов, тыс. тонн[5]

Основу грузовой базы формируют продовольствие, древесина, черные металлы и удобрения, причем экспорт России в целевые страны коридора увеличился до 225

---

[4] Международный транспортный коридор «Север – Юг» [Электронный ресурс] / Министерство иностранных дел Российской Федерации. – Москва, 2025. – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/2068639/ (дата обращения: 20.02.2026).

5 М-12 «Восток»: трасса будущего или дорога с препятствиями? [Электронный ресурс]– Москва, 2025. – URL: https://www.fmlogistic.ru/publications/m12-vostok-trassa-buduschego-ili-doroga-s-prepyatstviyami/?ysclid=mlil2956m4245676854 (дата обращения: 20.02.2026).

миллионов тонн в период с 2014 по 2023 год, а импорт достиг 8 миллионов тонн. [6]

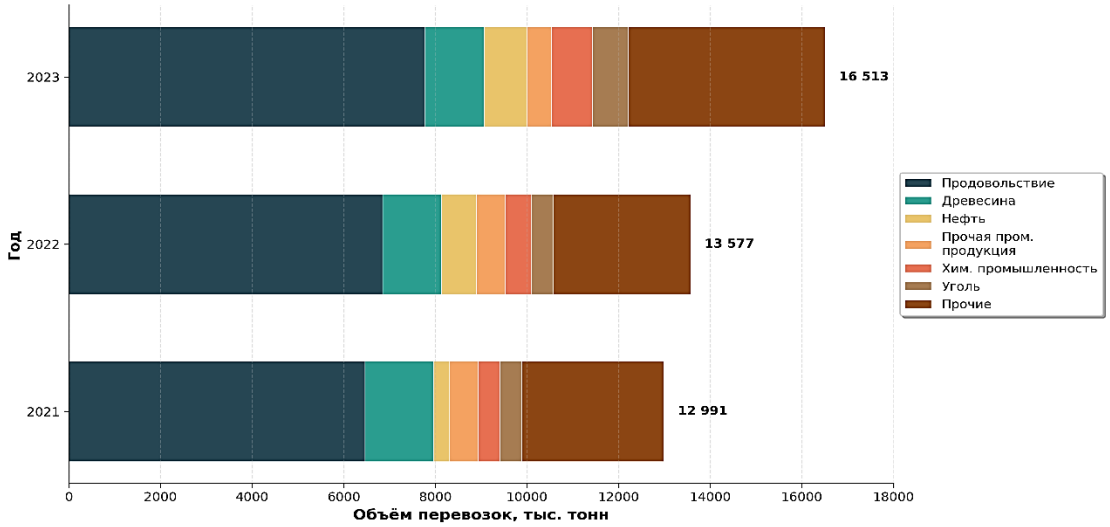


Рис. 4. Структура экспортно-импортных российских перевозок по МТК «Север – Юг» в разрезе видов грузов, тыс. тонн

Вместе с тем реализация транзитного потенциала МТК «Север – Юг» сопряжена с системными барьерами. Инфраструктурные дефициты включают отсутствие железнодорожного стыка между Азербайджаном и Ираном на участке Решт – Астара протяженностью 162 км; неразвитость российских портов Каспийского бассейна; смену железнодорожной колеи на обоих сухопутных маршрутах; неэлектрифицированную и технически устаревшую железнодорожную сеть Ирана [8]. Институциональные и технологические барьеры охватывают проблемы банковских платежей и валютного регулирования в условиях санкций и отключения Ирана от SWIFT, сложности со страхованием грузов, слабую оснащенность иранской стороны грузовым оборудованием и подвижным составом.

Для преодоления барьеров сформирован инвестиционный портфель из 102 проектов на сумму 38,2 млрд долларов: 69% средств направляется на западный маршрут, 19,2% – на транскаспийский, 11,1% – на восточный. Россия инвестирует 13,2 млрд долларов, Иран – 12,87 млрд, Казахстан – 6,32 млрд. Характерно, что 57% общего объема инвестиций приходится на автомобильные дороги, что объективно формирует запрос на сопряжение с широтными магистралями. Перспективная оценка свидетельствует о потенциале роста до 39,2 млн тонн к 2025 году и 46,2 млн тонн к 2030 году, однако реализация этого сценария напрямую зависит от темпов устранения узких мест и геополитической стабильности региона.

[6] Из варяг в персы: перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» [Электронный ресурс] N-Trans Lab. – Москва, 2024. – URL: https://ntranslab.ru/local/templates/.default/public/img/Презентация%20к%20докладу%20МТК%20Север-Юг,%202024.pdf?ysclid=mlii34vlgq411439149 (дата обращения: 20.02.2026).

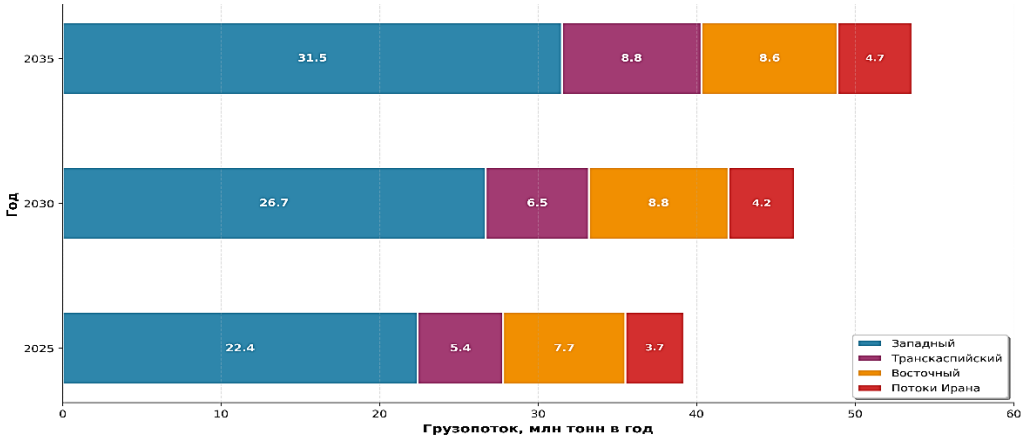


Рис. 5. Потенциал грузоперевозок по МТК «Север – Юг» по маршрутам, млн тонн

Параллельно с развитием меридионального направления Россией реализуется проект строительства скоростной автомагистрали М-12 «Восток», формирующей широтный транспортный каркас страны. Развитие трассы М-12 позволит России продлить маршрут к границам с Казахстаном, Монголией и КНДР, что станет фактором укрепления логистической инфраструктуры в Восточном регионе. [7]

Реализация проекта выводит М-12 за рамки внутрироссийской магистрали, превращая ее в звено системы международных грузоперевозок, ориентированной на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Технические параметры – вынос трассы за пределы населенных пунктов, обновление дорожного полотна – обеспечивают повышение скоростного режима на 15–20%, сокращение транзитного срока доставки грузов до Москвы на 10%.

Однако реализация проекта сталкивается с вызовами: финансовыми (сметная стоимость 901,5 млрд рублей требует масштабного привлечения частного капитала через механизмы ГЧП), организационными (необходимость синхронизации с региональными властями при строительстве подъездных путей) и экономическими (риски недозагрузки участков в случае замедления экономического роста в восточных регионах). Критической остается задача обеспечения рентабельности эксплуатации через формирование устойчивого грузопотока.

Сопряжение в Приволжском федеральном округе: от географического пересечения к функциональной интеграции. Географическое положение Поволжья обусловливает его превращение в узловую зону пересечения широтного коридора «Восток» и меридионального МТК «Север – Юг».

Ключевыми узлами сопряжения выступают Нижегородская область (пересечение западного плеча М-12 с подходами к коридору «Север – Юг», предпосылки для создания транспортно-логистического хаба федерального значения), Республика Татарстан (Казань может обеспечить перевалку грузов с восточного направления на южное), Самарско-Тольяттинский узел (синхронизация автомобильных, железнодорожных и речных видов транспорта), Саратовская область (стыковка южного ответвления «Север – Юга» с восточным направлением М-12).

---

[7] М-12 «Восток»: трасса будущего или дорога с препятствиями? [Электронный ресурс]– Москва, 2025. – URL: https://www.fmlogistic.ru/publications/m12-vostok-trassa-buduschego-ili-doroga-s-prepyatstviyami/?ysclid=mlil2956m4245676854 (дата обращения: 20.02.2026).

Экономический эффект от сопряжения должен выразиться в сокращении логистических издержек за счет исключения избыточного плеча доставки через московский транспортный узел. Грузопотоки из Сибири и Урала получают прямой выход на инфраструктуру «Север – Юга» в Поволжье, минуя ЦФО. Импортные грузы через каспийские порты приобретают кратчайший доступ к рынкам Урала, Сибири и Дальнего Востока через М-12.

Реализация синергетического потенциала требует преодоления барьеров координации: отсутствия единой институциональной структуры, координирующей развитие проектов на региональном уровне; недостаточной проработки механизмов тарифного регулирования; дефицита специализированных терминально-логистических комплексов. Преодоление этих барьеров является необходимым условием превращения Поволжья из зоны территориального пересечения коридоров в полноценный узел функциональной интеграции евразийских грузопотоков.

3. Мультипликативные эффекты от развития транспортных коридоров

Развитие международных транспортных коридоров генерирует мультипликативные эффекты, структурированные в трехуровневую систему: прямые (снижение логистических издержек, рост грузооборота), косвенные (стимулирование смежных отраслей, привлечение инвестиций) и долгосрочные (прирост ВРП, занятости, формирование кластеров). Критический анализ реализации МТК «Север – Юг» и трассы М-12 «Восток» в Приволжском федеральном округе позволяет выявить как достигнутые результаты, так и системные риски недостижения заявленных показателей.

Прямые эффекты развития транспортных коридоров выражаются в росте грузооборота в условиях структурной неопределенности. Согласно Стратегии пространственного развития РФ до 2030 года, доля МТК «Север – Юг» должна достигнуть 4% от общего объема экспорта и импорта через различные МТК, при этом объем перевозок вырастет вдвое к уровню 2023 года. Однако фактическая динамика демонстрирует систематическое отставание от плановых показателей, сопровождающееся многократной корректировкой целевых ориентиров

Согласно Стратегии пространственного развития РФ до 2030 года, доля МТК «Север – Юг» должна достигнуть 4% от общего объема экспорта и импорта через различные МТК, при этом объем перевозок вырастет вдвое к уровню 2023 года (таблица 2). Однако фактическая динамика демонстрирует систематическое отставание от плановых показателей, сопровождающееся многократной корректировкой целевых ориентиров.

Таблица 2

Параметры маршрутов МТК «Север – Юг» в 2030 г. по планам 2022 г. [9]

Маршруты	Расстояние, км	Прогнозируемый объем перевозок, млн.тонн	Требуемые инвестиции, млрд.долл США
Западный	5100	15-16	24,7
Транскаспийский	4900	10-11	6,8
Восточный	6200	4	4,3
Итого		30-31	35,8

Под давлением геополитических и экономических обстоятельств произошла трансформация первоначальной концепции коридора: с 2021 года акцент сместился с обеспечения транзита третьих стран на содействие развитию экспорта-импорта России и стран ЕАЭС (таблица 3).

Таблица 3

Развитие МТК «Север – Юг» в России, млн тонн в год

Показатели	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2024 в % к	
				2022 г.	2023 г.
Общий объем перевозок	19	22,6	38,4	2	70
Объем перевезенных грузов через железнодорожные пути	10,2	11,6	19,7	93	70
Морские перевозки на Каспийском море	5,5	7,8	10,1	84	29

Это повлекло пересмотр прогнозов: к 2030 году теперь ожидается 35–45 млн тонн, что на 10–40% превышает показатели, анонсированные в 2022 году. Наиболее динамично развивается **Восточный маршрут**, потенциал которого переоценен с 4 до 15 млн тонн в год (+275%).

Таблица 4

Экспортно-импортные перевозки России по МТК «Север – Юг» в 2021-2023 гг. в разрезе маршрутов [9]

Маршрут	2021		2022		2023		Темп роста 2023/2021, %
	Млн.тонн	%	Млн.тонн	%	Млн.тонн	%	
Западный	10 321	74,8	10 411	72,0	12 363	69,9	119,8
Транскаспийский	2 917	21,2	3 364	23,3	4 076	23,1	139,7
Восточный	547	4,0	680	4,7	1 228	7,0	224,5
Всего	13 785	100,0	14 455	100,0	17 667	100,0	128,2

Структурный анализ грузовой базы выявляет доминирование продовольственной группы: 46,9% (2021), 47,3% (2022), 44,3% (2023). Прогнозируется, что к 2040 году продовольствие сохранит долю 43%, при этом значительно вырастут поставки зерна, а Транскаспийский маршрут может специализироваться именно на этом направлении.

Трасса М-12 «Восток», в отличие от МТК «Север – Юг», уже обеспечила измеримые прямые эффекты: сокращение времени в пути Москва – Казань с 12 до 6,5 часов, Казань – Екатеринбург – с 14 до 7 часов. Согласно утвержденной методике оценки, за 20 лет эксплуатации эффект от сокращения времени обеспечит 105 млрд рублей прироста ВВП. Протяженность маршрута для перевозки металлов с Урала в центральную Россию сократилась примерно на 300 км, что напрямую снижает транспортные издержки бизнеса.

Косвенные эффекты развития транспортных коридоров проявились в развитии межотраслевых связей и инвестиционной активности. Строительство масштабных инфраструктурных проектов формирует мультипликатор второго порядка через развитие смежных отраслей. Реализация М-12 (сметная стоимость 901,5 млрд рублей) вовлекла до 70 отраслей промышленности – от добычи ископаемых до машиностроения. Показательный пример: завод «Тюменьремдормаш» за год удвоил выпуск барьерного ограждения для трассы.

Инициатива Татарстана по связке трасс М-5 и М-7 демонстрирует эффективность государственно-частного партнерства: 30% средств вложил регион, еще 30% – частные инвесторы. Активная работа по обходу Тольятти позволит выйти с М-12 на границу с Казахстаном и далее в Китай, открывая регионам транзитные перспективы.

Для МТК «Север – Юг» сформирован инвестиционный портфель из 102 проектов на сумму 38,2 млрд долларов: 69% средств направляется на западный маршрут, 19,2% – на транскаспийский, 11,1% – на восточный. Россия инвестирует 13,2 млрд долларов, Иран – 12,87 млрд, Казахстан – 6,32 млрд. Характерно, что 57% инвестиций приходится на автомобильные дороги, что объективно формирует запрос на сопряжение с широтными магистралями.

Наиболее репрезентативные результаты проявляются через прирост валового регионального продукта и создание рабочих мест. Строительство М-12 на пике работ задействовало почти 30 тыс. человек и 8 тыс. единиц техники, однако по оценкам, проект создаст 85 тыс. новых рабочих мест – не только рабочие специальности, но и вакансии в логистике, торговле, сфере услуг, промышленности.

Нижегородская область (наиболее репрезентативный пример): инвестиционные проекты в зоне влияния трассы в течение 15 лет после окончания строительства принесут более 300 млрд рублей налогов и сборов, будет создано около 30 тыс. рабочих мест, а

суммарный прирост ВРП составит около 1 трлн рублей. Улучшение транспортной доступности южных районов области побуждает инвесторов реализовывать крупные сельскохозяйственные проекты с объемом вложений более 35 млрд рублей до 2024 года.

Во Владимирской области вблизи М-12 построен первый современный логистический центр, в перспективе планируется формирование мощного логистического кластера. В Татарстане ожидается ускорение ежегодного роста туристов с 7 до 11–12%, а жители Чебоксар и Казани смогут чаще пользоваться услугами соседних городов.

Госкомпания «Автодор» оценивала макроэкономический эффект от сооружения трассы Москва – Казань в 2,4 трлн рублей. За период строительства и 20 лет эксплуатации эффекты прироста ВВП составят 1,2 трлн рублей, а эффекты для бюджета – 158 млрд рублей. Один рубль вложений в инфраструктуру приносит дополнительные доходы бюджета на уровне 0,4–0,5 рубля без учета эффекта роста ВВП.

Несмотря на впечатляющие прогнозы, существуют системные риски недостижения мультипликативных эффектов от сопряжения коридоров в ПФО:

1. Локализация эффектов. Существует риск, что мультипликативные эффекты окажутся сконцентрированы исключительно в точках непосредственного примыкания к новым трассам, не распространяясь на глубинные территории регионов, особенно те, что демонстрируют крайне низкие показатели качества дорожной сети (Кировская область – 26,3%, Марий Эл – 30,9%).
2. Отсутствие институциональной координации. Не создана единая структура, координирующая развитие МТК «Север – Юг» и М-12 на региональном уровне. Механизмы тарифного регулирования недостаточно проработаны. Дефицит специализированных терминально-логистических комплексов в узлах сопряжения ограничивает перевалку грузов.
3. Инфраструктурные разрывы. Ключевые барьеры МТК «Север – Юг» (отсутствие железнодорожного стыка Решт – Астара 162 км, неразвитость российских каспийских портов, смена колеи, неэлектрифицированная сеть Ирана) способны нивелировать потенциал сопряжения даже при полной готовности М-12.

Для реализации синергетического потенциала сопряжения коридоров необходимо создание межрегионального координационного совета при полномочном представителе Президента РФ в ПФО, который обеспечит согласованное планирование и устранение "узких мест" на стыках транспортных систем соседних субъектов Федерации.

Кроме того, требуется синхронизация федеральных инфраструктурных проектов с региональными программами развития опорной сети, увязав их с приоритетами пространственного развития.

Необходимым представляется также создание территорий опережающего развития в зонах тяготения к узлам сопряжения М-12 и МТК «Север – Юг» с особыми условиями ведения бизнеса, ориентированных на логистику, переработку грузов и производство продукции с высокой добавленной стоимостью.

Только при таком системном подходе Поволжье сможет в полной мере реализовать свой потенциал как стратегический оператор глобальных грузопотоков, а не остаться территорией с поляризованным развитием и нереализованными возможностями.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование подтвердило, что современная транспортная инфраструктура превращается из пассивного элемента хозяйственного комплекса в активный институт пространственного развития, генерирующий сложную систему мультипликативных эффектов, многократно превышающих объем первоначальных инвестиций.

Анализ двух стратегических проектов МТК «Север-Юг» и трассы М-12 «Восток» – выявил измеримые прямые эффекты: несмотря на отставание фактических показателей МТК «Север-Юг» от плановых (14,5 млн тонн в 2022 году при плане 17,0 млн), долгосрочный прогноз остается позитивным с ожидаемым ростом до 35-45 млн тонн к 2030 году. Трасса М-12 уже обеспечила сокращение времени в пути между Москвой и Казанью с 12 до 6,5 часов и уменьшение маршрута для перевозки металлов с Урала на 300 километров.

Значительно масштабнее косвенные эффекты: строительство М-12 стоимостью 901,5 млрд рублей вовлекло до 70 отраслей промышленности, а инициатива Татарстана по связке трасс М-5 и М-7 продемонстрировала стимулирование государственно-частного партнерства с привлечением 30% частных инвестиций.

Наиболее впечатляют долгосрочные результаты: реализация проекта создаст 85 тысяч новых рабочих мест, а в Нижегородской области инвестиционные проекты в зоне влияния трассы в течение 15 лет принесут более 300 млрд рублей налогов, создадут 30 тысяч рабочих мест и обеспечат прирост ВРП около 1 трлн рублей. Экспертные оценки подтверждают, что один рубль вложений в инфраструктуру приносит до 0,5 рубля дополнительных бюджетных доходов.

Ключевым результатом исследования стало обоснование принципиальной важности сопряжения проектов в границах Приволжского федерального округа. Поволжье превращается в узловую зону пересечения широтного коридора «Восток» и меридионального МТК «Север – Юг», где Нижегородская область, Татарстан, Самарская и Саратовская области становятся опорными узлами перераспределения грузопотоков. Это позволяет исключить избыточное плечо доставки через московский узел и трансформирует внутриконтинентальные территории в стратегических операторов глобальных грузопотоков в рамках Большого Евразийского партнерства.

Таким образом, развитие транспортных коридоров и их сопряжение в Поволжье создает материальную основу для устойчивого экономического роста макрорегиона, подтверждая, что надежные транспортные артерии имеют для России стратегическое значение и способны генерировать мощнейшие мультипликативные эффекты.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Верещагина, Н. А. Транспортная система как фактор конкурентоспособности региона / Н. А. Верещагина, С. И. Ни // Экономическое обозрение: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей IV Международной научно-практической конференции, Пенза, 30 января 2026 г. – Пенза: Наука и Просвещение, 2026. – С. 74–76.
2. Кошеленко, М. А. Развитие транспортной инфраструктуры как фактор увеличения туристического потока в регионе / М. А. Кошеленко // Вестник науки. – 2026. – Т. 3, № 1 (94). – С. 2423–2431.
3. Заколюкина, Е. С. Особенности функционирования транспортной инфраструктуры в экономике региона / Е. С. Заколюкина // Креативная экономика. – 2025. – Т. 19, № 2. – С. 239–258.
4. Болотова, А. А. Теоретические основы влияния транспортной инфраструктуры на развитие региона / А. А. Болотова, В. К. Федотова // Вестник науки. – 2025. – Т. 3, № 4 (85). – С. 43–47.
5. Морозов, Д. Е. Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов: эконометрический анализ / Д. Е. Морозов, Л. А. Гамидуллаева // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2025. – Т. 18, № 4. – С. 86–101.
6. Вдовин, И. А. Развитие инфраструктуры и меры поддержки развития инфраструктуры как фактор опережающего развития экономики / И. А. Вдовин // Бизнес. Общество. Власть. – 2025. – № 1 (55). – С. 123–161.
7. Мамедова, И. А. Сравнительный анализ транспортных коридоров России: «Север-Юг», Транссибирская магистраль, Северный морской путь и транспортный коридор «Приморье» / И. А. Мамедова, Д. Г. Кахриманова // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2025. – № 9 (179). – С. 91–103.
8. Прудникова, А. А. Перспективы развития международных транспортных коридоров на территории России в условиях санкционного давления / А. А. Прудникова, А. А. Тетянец // Мировая экономика и мировые финансы. – 2025. – Т. 4, № 3. – С. 29–38.
9. Самвелян, К. С. Международные транспортные коридоры и их роль в обеспечении взаимодействия между странами / К. С. Самвелян, С. А. Авдеева // Дневник науки: научный журнал. – 2025. – № 12.
10. Ламанов, С. В. Международный транспортный коридор «Север-Юг» в 2021–2024 гг.: грузопотоки и прогнозы / С. В. Ламанов, Р. А. Ромашкин, Т. В. Сурганова // Использование и охрана природных ресурсов в России. – 2024. – № 6.