

Ключевые слова: международный транспортный коридор, территория опережающего развития, преференции, транзитный потенциал

Шестьдесят девятая сессия Генеральной Ассамблеи Организации объединенных наций (далее – ООН) ознаменовалась принятием резолюции №69/213, утверждающая роль транзитных транспортных коридоров в процессе обеспечения международного экономического сотрудничества и устойчивого развития национальных экономик [14]. Признавая значимость надежных, эффективных, безопасных и приемлемых по уровню затрат транспортных транзитных коридоров, в ООН транспортные и транзитные коридоры рассматриваются как важный элемент обеспечения устойчивого развития. Такая позиция соответствует тенденциям российской государственной политики. Еще в 2012 году В. В. Путин, Президент Российской Федерации, говорил о том, что «...Нам нужна новая экономика, с конкурентоспособной промышленностью и инфраструктурой... Самые крупные из таких секторов - это, конечно, строительство и транспорт. Государство будет поддерживать крупные инфраструктурные проекты. В первую очередь — по обеспечению транспортной связанности нашей страны... Не менее важное направление - местная дорожная сеть» [12].

На современном этапе развития взаимных стремлений власти и бизнеса их совместная позиция смещается в направлении государств Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР), укрепление внешнеэкономических связей с Китаем и Монголией, с другими альянсами, включая страны Юго-Восточной Азии (далее ЮВА). Именно данный вектор выступает в качестве перспективного направления раскрытия национальных товарного, инновационного, производственного и экономического потенциалов. При этом модернизацию транспортного