

УДК 656.022.8

https://doi.org/10.33619/2414-2948/87/28

НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru

©*Выдашенко П. А.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Машиностроительный завод им. М. И. Калинина, г. Екатеринбург, Россия

NEW TRENDS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTH-SOUTH INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Ural State University of Railway Engineering, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©*Vydashenko P.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, M.I. Kalinin Machine-Building Plant, Yekaterinburg, Russia

Аннотация. Активное участие России в формировании коридоров в международном сообщении стало в последние годы важной государственной задачей, так как государства сталкиваются с проблемами доставки грузов. В условиях санкций со стороны ЕС и США использование привычных направлений перевозок грузов усложнилось. Россия стала лидером по количеству введенных против нее санкций, основная их цель — нанести чувствительный ущерб экономике страны, дестабилизировать ситуацию, лишит Россию перспектив социального и экономического развития, оказать влияние на принятие политических и экономических решений». На этом фоне возникли серьезные логистические ограничения, в целом изменилась маршрутизация грузопотоков. На прежние маршруты грузопотоков рассчитывать уже нельзя, их нужно переориентировать на другие маршруты. Одной из такой из задач станет реализация проекта МТК «Север-Юг». Это маршрут, который начинается в Санкт-Петербурге, а заканчивается в порту Мумбай (Индия). Он призван улучшить логистику между РФ и странами Персидского залива и Южной Азией. Приведен анализ текущего состояния международного транспортного коридора «Север-Юг» (МТК СЮ). Коридор «Север-Юг» является одним из важнейших исторических коридоров, связывающих Европу и Россию с Ираном и странами Южной Азии. МТК «Север-Юг» позволит восстановить некоторые транспортные цепочки и нарастить грузооборот, даже с учетом введенных США и Евросоюзом ограничений и санкций. Транспортный коридор «Север-Юг» способен также решить фундаментальную проблему конкурентоспособности нашего экспорта на растущих рынках Индии и Китая.

Abstract. Russia's participation in the formation of corridors in international traffic has become an important state task in recent years. In the context of sanctions from the EU and the US, the use of the usual directions of cargo transportation has become more complicated. Russia has become the leader in terms of the number of sanctions imposed against it, their main goal is to cause significant damage to the country's economy. Against this background, serious logistical restrictions have arisen, and the routing of cargo flows has generally changed. It is no longer possible to count on the previous routes of cargo flows, they need to be reoriented to other routes. One of such tasks will be the implementation of the North-South ITC project. This route, which starts in St. Petersburg and ends in the port of Mumbai (India), is designed to improve logistics between the Russian Federation and the countries of the Persian Gulf and South Asia. An analysis of the current state of the North-

South international transport corridor (NS ITC) is given. The North-South Corridor is one of the most important historical corridors connecting Europe and Russia with Iran and the countries of South Asia. The North-South ITC will allow to restore some transport chains and increase cargo turnover, even taking into account the restrictions and sanctions imposed by the US and the EU. The North-South transport corridor can also solve the fundamental problem of our export competitiveness in the growing markets of India and China.

Ключевые слова: транспортный коридор, восточный маршрут, контейнерный поезд, срок доставки, железнодорожный транспорт, логистика.

Keywords: transport corridor, eastern route, container train, delivery time, rail transport, logistics.

Формирование международных транспортных коридоров далее (МТК) способствует улучшению транспортного сообщения, более полному удовлетворению потребностей экономики в услугах транспорта, расширению внешнеторговых связей, повышению конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных рынках. Быстрое развитие экономики в Китае, Индии и Иране требует логистических решений в перемещении грузов в этих регионах. МТК «Север–Юг» можно назвать одним из самых долгосрочных транспортных проектов среди всех, которые когда-либо осуществлялись на территории РФ. Проблемы с его реализацией были вызваны не столько техническими или финансовыми причинами, сколько организационными. Все дело в том, что за прошедшие 20 лет, в течение которых МТК с переменным успехом реализовывался как транзитный коридор, участвующими сторонами не был даже окончательно утвержден единый маршрут его прохождения, не было заинтересованности и со стороны других государств. История создания международного транспортного коридора «Север–Юг» начинается с 2002 г. Когда три страны, Россия, Индия и Иран, подписали Соглашение (<http://www.mid.ru/ns>) по развитию МТК, позже к Соглашению присоединились и другие заинтересованные участники. В настоящее время в проекте участвуют 14 стран, включая Азербайджан, Армению, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Турцию, Украину, Белоруссию, Оман, Сирию и Болгарию (в качестве наблюдателя). Однако, несмотря на наличие Соглашения, маршрут не начал работать полноценно до 2020 года.

Толчком для развития коридора стал 2020–21 гг., когда в современном мире стала очевидной неэффективность схемы отправки контейнерных грузопотоков морским путем и ненадежность единственного короткого пути через Суэцкий канал. Вспомним когда, контейнеровоз *Ever Given* заблокировал движение в Суэцком канале, возникла пробка и всем стало понятным, что нужны альтернативные маршруты доставки грузов, по которым не будет прерываться движение грузопотока. Кроме того, это и логистическая, и геополитическая независимость.

МТК «Север–Юг» на данный момент, один из само коротких маршрутов, соединяющих Россию со странами ближнего Востока, Юго-Восточной Азией и Индией. Протяженность маршрута от северной Европы до Индии составляет 7200 км. По территории России проходит около 60 % маршрута Коридора. Используемая инфраструктура по территории России имеет достаточное развитое техническое оснащение. Стержневым маршрутом по территории России [1] является железнодорожное направление: Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань с протяженностью 2513 км. Затем

в центральной части коридор, в силу географических особенностей, разветвляется на три маршрута:

транскаспийский (1) предусматривает провоз грузов через порты Астрахани, Оля и Махачкалы, и порты государства Иран – «Анзали», «Ноушехр» и «Амирабад»;

западный (2) — транспортировку грузов по Азербайджану до пограничной станции Астара, и портов Ирана – «Анзали», «Ноушехр» и «Амирабад»;

восточный (3) — железнодорожный маршрут из России через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен – Серахс (Рисунок 1).



Рисунок 1. Схема МТК Север-Юг

Российских грузоотправителей интересует в первую очередь восточная ветка коридора, пролегающая по восточному берегу Каспийского моря, альтернативой загруженному западному ходу, где грузы идут через Иран и Азербайджан до пограничного перехода Самур (Россия). Главным преимуществом восточной ветки МТК СЮ являются сокращение сроков доставки грузов. Так, срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет от 30 до 45 дней. А длительность отправки грузов из Мумбаи в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север-Юг» может варьироваться от 15 до 25 дней. Доставка же грузов по Восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркменистан, сокращает срок перевозки до 15-25 дней (Рисунок 2). Главной особенностью восточного маршрута коридора является его полная инфраструктурная и функциональная готовность, с точки зрения неразрывной железнодорожной

инфраструктурной связи России с Ираном через Казахстан и Туркменистан. В июне-июле 2022 года («Коммерсантъ» №201 от 28.10.2022) организована отправка первого тестового контейнерного поезда, а в августе отправлен контейнерный поезд обратной загрузки из Индии в Россию. Ключевым логистическим оператором по «раскатке» восточного и западного маршрутов коридора «Север-Юг» стала компания АО «РЖД Логистика», предоставляющая комплексный сервис транспортных услуг клиентам-грузоотправителям. Компания ведет системную работу по привлечению внешнеторговых и транзитных перевозок на маршруты коридора, обеспечивая их регулярность и надежность.



Рисунок 2. Сроки доставки по МТК СЮ и по Южному морскому пути

В октябре 2022 года был отправлен уже регулярный контейнерный поезд по маршруту Чехов – Сарахс – Бендер Аббас («Коммерсантъ» №199 от 26.10.2022). В данном поезде были отправлены 5х40 футовых рефрижераторных контейнеров собственности АО «РЖД Логистика», а также 26х40футовых контейнера других собственников. Индикативные ставки по этому маршруту в ноябре 2022 годы составляли за 40 футовый контейнер 9050 USD, а за 20 футовый 6500 USD (Рисунок 3) и по другим маршрутам представлены в Таблице. Стоит отметить, что с учетом текущей динамики ставок морского фрахта сохраняется их дальнейшего снижения. Так, за май – ноябрь 2022 года фрахтовая ставка для 40-футового контейнера по маршруту Новороссийск – Нава Шева сократилась с 7 тыс. USD до 3 тыс. USD.

Рассмотрим объемы перевозок грузов на этом маршруте. Объем российской торговли с прикаспийскими странами постоянно растет. В 2021 году товарооборот увеличился более чем на треть — на 35% — и составил 34 млрд долларов. В январе — апреле этого года он прибавил 12,5%. Объемы перевозок грузов за 2021-2022 годы, следующие по маршруту МТК «Север-Юг» представлены в Таблице 1. По восточному маршруту МТК «Север-Юг», за 10 месяцев 2022 г. (преимущественно за сентябрь-октябрь) объем перевозок составил 41,9 тыс. т (за 10 месяцев 2021 года было перевезено только 0,5 тыс. т), в основном это экспортные перевозки из России калийных удобрений, а также строительные грузы из Ирана в Россию и зерно из России в Иран. По Транскаспийскому маршруту рост погрузки сначала года составляет 163,3%. ОАО «РЖД» обеспечивает бесперебойные доставки грузов в российские порты Каспийского моря, а также развитие железнодорожных магистралей на подходах к портам.

Отмечается рост перевозок через порт Астрахань на 202,5% (269,5 тыс. т за 10 месяцев 2022 г. против 89,1 тыс. т за аналогичный период 2021 г.) и порт Оля на 206,8% (128,0 тыс. т за 10 месяцев 2022 г. против 41,7 тыс. т за аналогичный период в 2021 г.).

ЭКСПОРТ МТК СЕВЕР-ЮГ:

- Отправление Ускоренного контейнерного поезда со ст. Чехов раз в месяц, с возможностью подвоза грузов со всех регионов России
- Судовыхходы каждые 7-10 дней
- Ожидание поставки на жд в Иране (Бендер-Аббас) – 14-17 дней
 - Транзитный срок: Ст Чехов - Mundra/Nhava Sheva/Jebel Al 30-32 дня
 - Транзитный срок: Ст Чехов – Chennai 47-50 дней

ИНДИКАТИВНЫЕ СТАВКИ (ноябрь 2022г.):

Направление	20' PG	40' HC
Чехов (Москва) - FO Mundra/Nhava Sheva (Индия)	6 500 USD	9 050 USD
Шарташ (Екатеринбург) FO Mundra/Nhava Sheva (Индия)	7 830 USD	10 400 USD
Чехов (Москва) - FO Jebel Ali (Дубай)	7 530 USD	9 760 USD
Шарташ (Екатеринбург) - FO Jebel Ali (Дубай)	7 610 USD	9 970 USD

В ставку включено:

- Терминальные расходы по отправлению
- Экспедирование по территории РФ, Казахстана, Туркменистана, Ирана
- Оформление перевозочных документов (в т.ч. транзита)
- Погрузка на судно в порту Бендер Аббас
- Морской фрахт FOB Bandar Abbas – порт выгрузки (subj to GRI)
- Предоставление вагонов и контейнера на всем маршруте следования

ПРЕИМУЩЕСТВА

- Контейнер едет за одной пломбы (без перетарок) из страны отправления
- Порт Ирана Bender Abbas не фигурирует в коносаменте, что снимает риски при оформлении экспортных документов



Рисунок 3. Ориентировочные индикативные ставки на восточном маршруте МТК Север-Юг

Анализ перевезенных грузов показывает положительную динамику, однако для более точной информации по прогнозу на перспективу требуется дополнительный анализ по потенциальному грузопотоку на этом маршруте. С целью освоения потенциального роста грузопотоков ОАО «РЖД» ведет модернизацию прилегающей к портам Каспия железнодорожной инфраструктуры. Так, в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г, а также долгосрочной программы развития до 2025 года осуществляется комплексная модернизация участка железной дороги Аксарайская – Волгоград (Трубная) протяженностью 361,2 км. Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 г предусмотрена и ведется реконструкция линий и на дальних подходах к Каспию: Сенная-Саратов (объем инвестиций до 2030 г. 9 млрд. рублей) и Ивановская-Гумрак (до 2022 г. 4,9 млрд. рублей).

По западному маршруту осуществляется основной объем перевозок грузов России с Азербайджаном, Грузией и Ираном, объемы грузов постоянно увеличиваются. За 10 месяцев 2022 г. через пограничный переход с Азербайджаном Самур-Ялама в сообщении с упомянутыми странами проследовало 6,2 млн т и 16,0 тыс. контейнеров (в ДФЭ), что на 55,2% и 180,4% больше, чем за соответствующий период 2021 г. В части развития инфраструктуры западного маршрута МТК «Север-Юг» ОАО «РЖД» осуществляет проект по переводу российского участка коридора Дербент – Самур – государственная граница на систему тяги переменного тока.

Реализация проекта позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонтов локомотивов, а также на простой поездов на станции Дербент при смене родов тока. Ведется проработка проекта развития железнодорожного пункта пропуска Дербент, нацеленного на обеспечение гарантированного

пропуска грузовых перевозок железнодорожным транспортом через пограничный переход Самур-Ялама в объеме до 15 млн. т к 2025 году.

Таблица

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ, СЛЕДУЮЩИЕ ПО МАРШРУТУ МТК «СЕВЕР-ЮГ»

№ на карт е	Маршрут ы	2020	2021	2021 к 2020		2021 Январь- октябрь	2022	2022 к 2021	
				+/-	(+/-)%			+/-	(+/-)%
ВСЕГО		6 471,9	5 115,6	-1 356,2	-21,0	4 149,7	6 645,9	2 496,1	60,2
1	Западная ветвь (Самур)	6 135,0	4 945,1	-1 189,8	-19,4	3 995,7	6 199,6	2 203,9	55,2
	в/из Азербайджана	4 830,1	3 884,7	-945,4	-19,6	3 116,1	3 468,5	352,4	11,3
	в/из Грузии (включая 3 страны)	1 092,9	811,2	-281,7	-25,8	655,1	2 456,5	1 801,4	275,0
	в/из Ирана (через Астарту)	194,4	243,8	49,3	25,4	219,6	262,1	42,5	19,4
	в/из Индии (через Астарту)	0,0	0,7	0,7	100	0,7	2,5	1,8	267,4
	в/из Туркмении (через порты АЗ)	16,7	4,4	-12,3	-73,7	4,1	6,5	2,4	59,0
	прочие направле ния (через Астарту)	0,8	0,4	-0,4	-50,9	0,1	3,5	3,4	2 436,7
2	Транскасп ийский маршрут	333,3	169,8	-163,6	-49,1	153,6	404,4	250,8	163,3
	порт Астрахань	228,6	96,6	-132,0	-57,7	89,1	269,5	180,5	202,5
	порт Оля	59,7	44,2	-15,6	-26,1	41,7	128,0	86,3	206,8
	порт Махачкала	45,0	29,0	-16,0	-35,6	22,8	6,9	-15,9	-69,8
3	Восточная ветвь (Серахс, Акяйла)	3,6	0,7	-2,9	-79,9	0,5	41,9	41,4	рост в 90 раз

Проектом предусмотрено строительство новой станции Самур-2 с обустройством необходимой инфраструктуры и в непосредственной близости от государственной границы Российской Федерации, что позволит сократить время обработки поездов и увеличить пропускную способность пограничного перехода. Также по западному маршруту через Азербайджан осуществляются перевозки на Иран, однако для создания непрерывной железнодорожной связи требуется построить 162 км по иранской территории (от Астары до Решта). Строительство железной дороги от станции Решта до Астары позволит увеличить грузопоток по коридору на 3-10 млн т в год. Пропускная способность транзита по МТК СЮ оценивается в 5млн.тонн на начальном этапе, и затем увеличение до 20 млн. т в перспективе. Однако существуют геополитические, инфраструктурные, экономические сложности. Возникают препятствия для его дальнейшего развития. В первую очередь это касается интересов и возможностей Индии и Ирана [2].

Экспорт из Индии в Европу остается небольшим и нет прогнозов на увеличение грузовой базы. Возникает проблема обратной загрузки, и порожнего пробега контейнеров и вагонов в обратном направлении. Объем товарного наполнения не оправдывает значительных

инвестиций в инфраструктуру. Индия не в полной мере финансирует строительство инфраструктуры в направлении Центральной Азии. Крупной проблемой также остается неразвитость транспортной и логистической систем Ирана – ключевого диспетчерского пункта транспортного коридора. Больше двух третей железных дорог Ирана остаются однопутными. Железнодорожные пути электрифицированы только 2,5% путей, второй путь есть только у 19% маршрутов («Коммерсантъ» №201 от 28.10.2022).

Наличие недостроенных участков и разная ширина колеи не позволят привлечь на этот маршрут большие потоки грузов. Имеющаяся инфраструктура не позволяет отслеживать контейнеры во время перевозок, не организован обмен информацией между таможенными службами. В развитии МТК «Север-Юг» отчетливо видна проблема отсутствия единых стандартов в странах участвующих в развитии МТК. Отсутствует единый мультимодальный оператор транспортного коридора, который бы связал участки на территории разных стран в единый логистический маршрут. Не согласованы тарифы, нет доступа к информации о стоимости перевозок в Иране, нет единого перевозочного документа на весь маршрут следования, все это влияет негативно на планирование и реализацию перевозок этих грузов.

Между странами-участницами МТК нет электронного документооборота, различные таможенные процедуры, по вышеназванным причинам текущее состояние МТК «Север-Юг» — это разорванная цепочка работающих несогласованно друг с другом транспортных участков; «лоскутная» инфраструктура, изношенная и не используемая на полную мощность из-за плохой координации между странами-участницами коридора. Для полноценного функционирования маршрута нужно электрифицировать линию Гармсар –Инче- Бурун (495 км) в Иране и достроить недостающий железнодорожный участок 164 км. между Рештом в Иране и Астарой в Азербайджане. Сейчас грузы на этом участке перевозятся автотранспортом, что сдерживает развитие всего коридора протяженностью 7200 км из-за необходимости двойного перегруза товара с одного вида транспорта на другой. Азербайджан еще в 2017 г. выделил Ирану льготный кредит в размере \$500 млн на строительство недостающей части отрезка. В целом строительство этой линии оценивалось в \$2 млрд. Россия планирует выделить \$1,5 млрд на развитие международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» до 2030 г. Окупаемость будет достигнута в течение 10–15 лет, скорость транспортировки грузов в данном направлении может вырасти в 3 раза при снижении стоимости перевозки на 10–20%, а объем перевозок — вырасти на 10–15 млн т в год.

Основным маршрутом из Ирана в Центральную Азию является дорога Тегеран-Серахс длиной 1046 км [2]. Из них — 886 км приходится на участок Тегеран-Фариман (пункт рядом с крупным городом Мешхед), на котором действует вторая железнодорожная колея. Для того, чтобы товары попали из Ирана в Туркмению, вагонам приходится менять колесные тележки — на постсоветском пространстве ширина колеи составляет 1520 мм. Такая ситуация ограничивает пропускную способность железнодорожных переходов. Через переход Серахс-Мешхед, например, за сутки могут проследовать всего 200 вагонов. В новых геополитических условиях есть надежда, что продвижение проектов будет гораздо более активным, чем на протяжении предыдущих 20 лет. Проблема усугублялась еще и в том, что Иран большую часть этого времени находился под санкциями, поэтому крупному российскому бизнесу было опасно и не интересно сотрудничать с Ираном из-за угрозы вторичных санкций со стороны США. Теперь, когда и иранская, и российская экономика находятся под санкциями, этот барьер постепенно снижается. Преимуществ у маршрута МТК СЮ достаточно много.

Во-первых, срок доставки грузов меньше в два раза в сравнении с маршрутом по Южному морскому пути, из-за меньшего расстояния и составляет всего 7200 км. (через Казахстан около 8000 км) Экономия в расстояниях существенная, что сокращает срок доставки грузов.

Во-вторых, маршрут пересекает транскаспийский участок Нового шелкового пути, у которого естественным (с участием США) образом появились определенные проблемы. И если МТК «Север-Юг» будет эффективно работать, то России вполне возможно перенаправить на Каспийском участке часть грузов с ВШП на территорию России.

В-третьих, этот коридор улучшит баланс сил в регионе, и станет альтернативой Суэцкому каналу и морскому пути в целом.

В-четвертых, увеличивается объем внешнеторговой деятельности РФ на Каспии, и как следствие объем таможенных и налоговых сборов и приток инвестиций в логистику России.

Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс [1] для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений. Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров, как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры. Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по одной из оси «Север – Юг» и совпадает с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе прохождения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международного транспортного коридора МТК «Север-Юг» отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Список литературы:

1. Гудков В. А. Основы логистики. М.: Горячая линия - Телеком, 2017. 351 с.
2. Троицкая Н. А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2021. 174 с.

References:

1. Gudkov, V. A. (2017). *Osnovy logistiki*. Moscow. (in Russian).
2. Troitskaya, N. A. (2021). *Transportnye koridory Rossii dlya mezhdunarodnogo soobshcheniya*. Moscow. (in Russian).

*Работа поступила
в редакцию 05.01.2023 г.*

*Принята к публикации
12.01.2023 г.*

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №2. С. 239-246. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/87/28>

Cite as (APA):

Vydashenko, L., & Vydashenko, P., (2023). New Trends and Prospects for the Development of the North-South International Transport Corridor. *Bulletin of Science and Practice*, 9(2), 239-246. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/87/28>