МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»
(ФГАОУ ВО РУТ (МИИТ))

Институт международных транспортных коммуникаций
Кафедра «Международные отношения и геополитика транспорта»

УЧАСТИЕ РОССИИ В ФОРМИРОВАНИИ И РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР-ЮГ»

Выпускная квалификационная работа

по дисциплине .....
направления XX.XX.XX .....
профиля .....

Исполнитель

ФИО группа

_____

Руководитель

ФИО., канд. ххх. наук, доцент

_____

Оценка _____

«____» _____ 2020 г.

Москва 2021

Содержание

Введение 3

Глава 1. Роль международных транспортных коридоров в транспортном комплексе России 11

1.1 Понятие и история развития международных транспортных коридоров 11

1.2 Система международных транспортных коридоров 18

Глава 2. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: история и перспективы 26

2.1 «Российский узел» и стратегия российских железных дорог 26

2.2 Основные преимущества и недостатки коридора «Север–Юг» 34

2.3 Участие России в транспортном коридоре вдоль Каспия 37

Глава 3. Перспективы транспортного коридора «Север–Юг» 44

Заключение

Список литературы

Введение

Актуальность темы исследования. Российская Федерация является одним из самых крупных государств, имеющих насыщенные ресурсы, которые полезны и востребованы для других стран. Кроме того, Россия обладает выгодным географическим месторасположением с ярко развивающейся транспортной политикой, одним из приоритетных направлений которой выступает развитие именно международных транспортных коридоров.

Актуальность направления обосновывают правовые акты. В частности, это «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года»[1], «Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года»[2] и Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2018-2021 гг.)»[3].

Международные транспортные коридоры интересы большому кругу лиц: и логистам, и политикам, потому как концепция повышения транспортной связности между странами решает в первую очередь экономические вопросы. 21 год назад 12 сентября Российской Федерацией было подписано межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг»[4]. Коснулось оно сотрудничества со странами Персидского залива.

---

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. – Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009

[2] Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [утверждена Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р]. – Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/documents/7/1010

3 Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (с изменениями на 28 сентября 2020 года) [Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года N 1596]. – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/556157375

[4] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг» [федер. закон от 12.03.2002 г. № 24-ФЗ]. – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/901828641

МТК «Север-Юг» – это универсальный маршрут через Каспийское море, который осуществляются различными видами транспортировки пассажиров и грузов. Его протяженность составляет семь тысяч двести километров от второго по величине российского города на Неве Санкт-Петербурга до порта западного города Индии – Мумбаи. В настоящее время транспортный коридор объединяет логистику шести стран: России, Индии, Ирана, Казахстана, Азербайджана и Туркменистана.

Сегодня международный транспортный коридор «Север-Юг» для России является мощным экономическим инструментом. Прежде всего, благодаря коридору «Север-Юг» активно развивается индустрия Астраханской области и двух республик: Дагестана и Калмыкии. Коридор обеспечивает российский транзит в маршрутах вдоль меридиана, и, конечно же, усиливает торговые отношения между Индией и Ираном. Так, например, в 2019 году взаимная торговля России и Индии достигла отметки 8,9 млрд. долл. Экспорт Индии в Россию составил 2,8 млрд. долл. Данные цифры показывают наглядный прирост экспорта на 31% по сравнению с предыдущими годами. Что же касается импорта, то из России в рассматриваемом году он составил 6,1 млрд. долл., что говорит о сокращении на 23%. Основными товарами для перевозки из России в Индию являются: нефть, минеральные удобрения, металл, продукты питания, химикаты, транспорт и многое другое.

На грузы Иранского направления приходится 91% оборота портов Астраханской области. Например, в 2018 году «товарный импорт Ирана составил 41,2 млрд долл. при экспорте в 96,6 млрд долл. (данные UN Comtrade Database)»[5]. Основными товарами для перевозки из Ирана по коридору «Север-Юг» являются: минеральное топливо (66,34 млрд. долл.), «пластмасса (6%), органическая химия (4%) и черные металлы (4%), фрукты и орехи (2%)»[6].

[5] Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов // Eurasian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. – 2020.– № 1. – С. 22-23
[6] Там же. – С. 22-23

«Экспорт России представлен такими группами, как продовольственные товары и продукция сельского хозяйства (порядка 80% экспорта; зерно и масложировая продукция), машины и оборудование (8%), древесина и целлюлозно-бумажная продукция (7%)»[7]. Основными товарами для перевозки из России в Иран являются: продукты питания и товары сельскохозяйственных производств (порядка 78% импорта), «продукция химической промышленности (9%) и металлы (3%)»[8].

Кроме того, морской маршрут коридора имеет такое огромное преимущество, как сокращение в более чем два раза расстояния перевозок через Суэцкий канал. «По прогнозам, к 2025 году по МТК «Север-Юг» пройдет 3,5 млн тонн грузов, к 2029 году - 8 млн. тонн, к 2050 - более 20 млн тонн»[9].

Степень разработанности темы исследования. Развитием международного транспортного коридора «Север-Юг» интересуются многие отечественные и зарубежные специалисты, ученые. Практическим и теоретическим вопросам данной тематики посвящено достаточное количество работ. Так, например, «Перспективы развития транспортных связей между Азией и Европой в свете решения международных евроазиатских конференций по транспорту»[10] активно рассматривали ученый в области транспорта В.И. Арсенов, экономист А.И. Забоев. По словам авторов, «плодотворное сотрудничество по развитию евроазиатских транспортных связей должно послужить важным стимулом расширения международной торговли и туризма, станет еще одним реальным шагом по созданию в дальнейшем Общеевропейского экономического пространства

[7] Там же. – С. 24

[8] Там же. – С. 24

9 Коротченко Н. Астраханская область ожидает роста грузоперевозок по МТК «Север-Юг» // Российская газета. – 08.05.2020 г. – Режим доступа: https://rg.ru/2020/05/08/reg-ufo/astrahanskaia-oblast-ozhidaet-rosta-gruzoperevozok-po-mtk-sever-iug.html

[10] Арсенов, В.И. Перспективы развития транспортных связей между Азией и Европой в свете решения международных евроазиатских конференций по транспорту / В.И. Арсенов // Транспорт РФ. – 2017. – № 10. – С. 4-7

Россия-ЕС, евроазиатского экономического пространства, укрепит взаимодействие со странами СНГ»[11].

Выгодное географическое месторасположение Российской Федерации в своих трудах подробно изучают Л.А. Аристова и Н.К. Семенова[12]. По их мнению, данная выгода заключается в протяженности маршрутов и созданных условиях. Особый акцент Л.А. Аристова и Н.К. Семенова делают на МТК «Север-ЮГ», а на Транссибирский маршрут. «Для зарубежных партеров это - перевозка грузов осуществляется по единой таможенной территории, где действуют единые законы, снижение логистических издержек. Для России это, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий, усиления влияния страны на международной арене транзитных транспортных услуг», – подчеркивают авторы[13].

Основные положения и идеи проекта международного транспортного коридора «Север - Юг» характеризуют А.Г. Володин и М.А. Володина[14], а также Ю.А. Щербанин[15]. А.Г. Володин и М.А. Володина в работе «Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России» выделяют главные экономические выгоды этого проекта, а также проблемы, которые возникают в ходе реализации данного амбициозного транспортного коридора. Рассматриваются и анализируются важные аспекты создания железнодорожной транспортной сети между странами-участницами проекта. Авторы определяют основные преимущества подобного коридора для

[11] Там же. – С. 7

[12] Аристова, Л.Б. (в соавторстве с Семеновой Н.К.) Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-ЦА / Л.Б. Аристова, Н.К. Семенова; Отв. ред. А.И. Салицкий / Институт востоковедения РАН. - М.: Белый ветер, 2017. -216 с.

[13] Там же. – С. 75

[14] Володин, А.Г., Володина, М.А. Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России / А.Г. Володин, М.А. Володина // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – № 6. – С. 29-42

[15] Щербанин, Ю.А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: что получилось / Ю.А. Щербанин // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 6(79). – С. 3-6

основных организаторов данной транспортной артерии. По их мнению, существуют различные факторы, которые тормозят процесс реализации проекта: «здесь переплетаются и геополитические противоречия между странами, отсутствие административно-правовой унификации всех документов, экономические различия между странами-участницами проекта, а также разный подход в решении инфраструктурных и транспортнологистических задач»[16].

Ю.А. Щербанин в своей работе «Международный транспортный коридор «Север – Юг»: что получилось» приводит примеры, отражающие общие подходы транспортной политики ЕС и России относительно транспортных коридоров. Основное внимание Ю.А. щербанин уделяет Каспийскому региону и ответу на вопрос, почему МТК «Север-Юг» пока не достиг тех параметров, которые выдвигались в качестве ключевых в начале 2000-х годов. Автор обосновывает важное значение маркетинго-вологистических технологий для привлечения участников и клиентов МТК «Север-Юг».

За последние пять проблему участия России в формировании и развитии транспортного коридора «Север-Юг» исследовали А.Е. Бром, А.Ю. Вискова, Е.В. Крюкова, А.В. Козлов, А.М. Моисеенко, А.В. Судьин, Ю.А. Хегай и многие другие.

Перспективы и проблемы международного транспортного коридора «Север-Юг» также рассматривают и зарубежные авторы. Так, например, армянский исследователь Мгер Д. Саакян написал статью на тему «Восстановление взаимосвязей: Россия, Индия и Международный транспортный коридор «Север-Юг»»[17]. В статье автор рассматривает интересы двух государств России и Индии, подчеркивая влияние санкций, выгодное географическое месторасположение и значимость для зарубежных

[16] Володин, А.Г., Володина, М.А. Проект международного транспортного коридора «Север – Юг» как фактор возможного укрепления внешнеэкономических связей России / А.Г. Володин, М.А. Володина // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – № 6. – С. 29-42

[17]

стран данного коридора. Мгер Д. Саакян отмечает, что «Индия очень заинтересована в энергетических ресурсах и обширном рынке Центральной Азии (с общим населением около 74 миллионов человек). Сотрудничество со странами Персидского залива также важно для Нью-Дели, поскольку помимо нефтегазовых ресурсов они предоставляют возможности трудоустройства примерно 8,5 миллионам индийцев»[18].

Катарский профессор Х. Хакимян в своей научной статье «Зоны свободной торговли Ирана: задние двери в международную экономику?» рассматривает опыт свободных зон торговли в Иране в контексте противоречивого и амбивалентного подхода Ирана к международной экономической интеграции в целом. Автором показано, что либеральная политика, проводимая в свободных зонах, резко отличалась от подхода на материке, который в целом был ориентирован на внутреннюю политику в большую часть послереволюционного периода[19].

Профессор Антверпенского университета и президент университетского института транспорта и морского менеджмента Т. Ноттебум раскрывает некоторые из наиболее актуальных проблем судоходства, портов и логистики в рамках МТК «Север-Юг»[20]. Англичане Д.Р. Менезес и Х.Ч. Сарма рассматривают события, связанные с МТК «Север-ЮГ», возможности, последствия и проблемы, с которыми сталкиваются страны, входящие в данный коридор[21].

Несмотря на большое количество теоретических и практических работ, ряд важных вопросов, касающихся участия России в формировании и

[18] Sahakyan M.D. Rebuilding Interconnections: Russia, India and the International North-South Transport Corridor [Электронный ресурс] // AsiaGlobal Fellow. – 17.09.2020. – № 21. – Режим доступа: https://www.asiaglobalonline.hku.hk/rebuilding-interconnections-russia-india-and-international-north-south-transportcorridor?fbclid=IwAR383xgEVsyjJxScSGRqvKjuK5N9LLTsw7xxwoJSFs5asR2FwGfCPJTB7f4

[19] Hakimian H. Iran’s Free Trade Zones: Backdoor to the International Economy // Iranian Studies, vol. 44, no 6, pp. 851–874. DOI: 10.1080/00210862.2011.570525

[20] Notteboom Th. Current Issues in Shipping, Ports and Logistics / Th. Notteboom. – University Press Antwerp, 2020. – 608 s.

[21] Sarma H.Ch., Menezes D.R. (2017) The International North-South Transport (INSTC) Corridor: India’s Grand Plan for Northern Connectivity // Polar Research and Policy Initiative. – Режим доступа: http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic

развитии транспортного коридора «Север-Юг» остаются недостаточно разработанными.

Объект исследования: международный транспортный коридор «Север-Юг».

Предмет исследования: особенности участия Российской Федерации в рамках действующего транспортного коридора «Север–Юг».

Цель исследования: изучить степень участия России в формировании и развитии транспортного коридора «Север-Юг».

Задачи исследования:

1. рассмотреть понятие и историю развития международных транспортных коридоров;

2. охарактеризовать систему международных транспортных коридоров;

3. изучить транспортные коридоры России и региональные особенности развития опорной транспортной сети;

4. проанализировать «Российский узел» и стратегию российских железных дорог;

5. оценить степень участия России в транспортном коридоре вдоль Каспия;

6. проанализировать перспективы транспортного коридора «Север–Юг».

Теоретико-методологической основой исследования послужили научные труды отечественных и зарубежных авторов в области экономики, политики и управления на транспорте, а также разработки, ориентированные на развитие транспортного коридора «Север-Юг», городов зарождения грузопотоков.

Методы исследования: анализ, синтез и обобщение полученной информации по проблеме участия России в формировании и развитии транспортного коридора «Север-Юг».

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что определены основные преимущества и недостатки коридора «Север–

Юг», а также направления перспективного развития системы МТК «Север-Юг» на территории России. Основные положения и выводы выпускной квалификационной работы могут быть использованы преподавателями и научными сотрудниками Российского университета транспорта.

Структура исследования. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений.

Глава 1. Роль международных транспортных коридоров в транспортном комплексе России

1.1 Понятие и история развития международных транспортных коридоров

Российская Федерация, располагаясь одновременно в двух частях света, представляет собой государство, которое имеет ключевое значение в обеспечении транспортного сообщения между странами Европы и Азии.

Транспортное сообщение в России базируется на морских портах различных направлений (северное, западное, восточное и южное), протяженных железных дорогах, мощных трубопроводах, а так же разветвлённой сети воздушного сообщения. Данные факторы позволяют отечественным транспортно-логистическим компаниям осуществлять колоссальные перевозки грузов и пассажиров, причем не только в рамках внутрироссийского, но и в международном сообщении.

Однако для развития и повышения эффективности российской транспортной системы, которая входит в состав евроазиатских международных транспортных коридоров (МТК), необходимо использовать все имеющиеся ресурсы при применении научно-исследовательского подхода к этому вопросу.

На основании объективных оценок можно сказать, что наша страна, обладая особенным евроазиатским географическим расположением, большими территориями, протяженной береговой морской/океанской линией, обширным разнообразием транспортно-логистических сетей.

Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (сокращенно - КВТ ЕЭК ООН) в своем регламенте указывает: «Транспортный коридор - это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок»[22].

Перечислим основные шаги, которые предпринимались в странах, которые сегодня входят в Европейский Союз, с целью создания МТК в Европе.

1978 г. Создан Комитет по вопросам развития транспортной сети европейских государств.

1982 г. Сформирован единый европейский бюджет, финансирующий единые транспортно-логистические европейские проекты.

1991 г. В Праге состоялась 1-я Общеевропейская конференция транспортных министерств по вопросам сотрудничества и реализации проекта по объединению европейских транспортных систем.

1992 г. Была выпущена «Белая книга» по транспортной политике на Трансъевропейских сетях с конкретными коридорами».

1994 г. На о. Крит состоялась 2-я Общеевропейская конференция транспортных министерств по вопросам формирования коридоров Трансъевропейских сетей и межгосударственного взаимодействия при обеспечении транспортных процессов. На данной конференции было принято решение о создании первых девяти МТК.

1997 г. В г. Хельсинки состоялась 3-я Общеевропейская конференция транспортных министерств по вопросам развития Панъевропейских

[22]Определение транспортного коридора Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. - Режим доступа: https://unece.org/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-3r.pdf.

транспортных систем и коридоров, на которой было согласовано создание десятого МТК, а один из МТК был продолжен в западном направлении: от города Кельн до Брюсселя через город Ахен (рис. 1.1).

I	*Север — Юг*: Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск • Ветвь А: (Via/Rail Hanseatica) — Рига — Калининград — Гданьск • Ветвь В: По Балтийскому морю (E67) — Хельсинки — Варшава.
II	*Восток—Запад*: Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород
III	Брюссель — Ахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев
IV	Дрезден/Нюрнберг — Прага — Вена — Братислава — Дьёр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца / Крайова — София — Салоники / Пловдив — Стамбул
V	*Восток — Запад*: Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев (протяжённость 1600 км) • Ветвь А: Братислава — Жилина — Кошице — Ужгород • Ветвь В: Риека — Загреб — Будапешт • Ветвь С (E73): Плоче — Сараево — Осиек — Будапешт
VI	*Север — Юг*: Гданьск — Катовице — Жилина, западная ветвь Катовице — Брно
VII	(Дунай) *Северо-запад — Юго-восток*: — протяжённость 2300 км
VIII	Дуррес — Тирана — Скопье — Битола — София — Бургас — Варна (протяжённость 1300 км)
IX	Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашёвка/Раздельная (Украина) — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александруполис (протяжённость 3400 км) Главное поднаправление: Санкт-Петербург — Москва — Киев • Ветвь А: Клайпеда — Вильнюс — Минск — Гомель • Ветвь В: Калининград — Вильнюс — Минск — Гомель • Ветвь С: Любашёвка — Раздельная — Одесса
X	Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ниш — Скопье — Велес — Салоники • Ветвь А: Грац — Марибор — Загреб • Ветвь В: Будапешт — Нови-Сад — Белград • Ветвь С: Ниш — София — Димитровград — Стамбул через коридор IV • Ветвь D: Велес — Прилеп — Битола — Флорина — Игуменица

Рис. 1.1 Система панъевропейских (критских) коридоров

В связи с тем, что МТК смогли обеспечить до 40 % ВВП стран-транзитеров, например, Голландии или Чехии, государства Центральной Европы стали лоббировать возрождение издревле существовавших европейско-азиатских маршрутов, но на основании современных технико-технологических и инфраструктурных решениях в сфере транспорта и логистики.

Для решения данного вопроса был созван Евро-Азиатский Совет по транспортным вопросам, в котором участвовали полномочные представители европейских и азиатских государств, США и Канады. На 1-ой конференции этого Совета, которая состоялась в период с 12 по 13 мая 1998 г. в г. С.-Петербург, были проанализированы вопросы сопоставления транспортно-

логистических систем Восточных и Западных стран с целью приведения их к единому уровню[23]. На 2-ой конференции этого Совета, которая была проведена с 12 по 13 сентября 2000 г. в том же городе, были утверждены Евроазиатские наземные транспортные коридоры, включающие в себя следующий перечень[24]:

I. Транссиб. Данный коридор содержит такие опорные пункты – Центрально европейские страны ЕС, РФ, Япония и имеет три ветви (на Казахстан, далее - Китай; в Корею; в Монголию, далее – Китай). Данный коридор в аспекте его выхода на Корею позволит на основании железнодорожного транспорта обеспечить транзит грузов из Кореи в другие страны Азиатского региона, а так же в Европу. Кроме того, этот МТК позволит направлять сырье и ресурсы на заводы Кореи из других стран, главным образом, из России. Корея же, в свою очередь, снизит нагрузку на свои морские порты, что позволит их переориентировать на оптимальные маршруты с необходимым грузооборотом.

II. ТРАСЕКА. Обозначим опорные точки коридора. Это – регион Восточной Европы, Черное море, Кавказские горы, Каспий, Центрально-азиатский регион.

III. Южный. Ключевые точки: Балканский полуостров - Турция – Иран. Данный коридор имеет два ответвления: к странам Центральной Азии и далее на Китай; на страны Южной Азии, далее на государства Юго-Восточной Азии и далее в Южный Китай.

IV. Север-Юг. МТК представлен такими опорными точками: страны Северной Европы, Россия. Этот маршрут имеет 3 ответвления: на Кавказские горы и далее к странам Персидского залива; в страны Центральной Азии и

[23] Сборник материалов Первой Международной евроазиатской конференции по транспорту, организованной 12-13 мая 1998 г. в г. С.-Петербурге. - Режим доступа: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/1stEATC_decl_r.pdf

[24] Сборник материалов Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту, организованной 12-13 сентября 2000 г. в г. С.-Петербурге. - Режим доступа: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/2ndEATC_decl_r.pdf

далее так же в регион Персидского залива; на Каспий, затем – Иран и так же в Персидский залив.

На 3-ей конференции в С.-Петербурге, которая состоялась в 2003 г., был утвержден новый коридор, получивший официальное название МТК «Северный морской путь»[25]. Данный МТК предусматривает проложение пути вдоль берега Северного Ледовитого океана, который с одной стороны обеспечивает связь по северному маршруту между Европой и Азией, а с другой – вывоз грузов из России сначала по рекам Енисей и Лена, а затем по «Северному морскому пути» как в Европу, так и к странам Азиатско-Тихоокеанского региона.

Исходя из вышесказанного, отметим, что проведение комплекса конференций в результате помогло создать окончательную структуру МТК для всего евроазиатского континента.

В Российской Федерации в понятие «Международный транспортный коридор» (МТК) достаточно часто вкладывается простой смысл, заключающийся в том, что МТК – это комплекс мощностей для передвижения. Тем не менее, корректная концепция рассматриваемого коридора подразумевает концентрацию транспортно-логистических, грузопассажирских потоков на транспортных путях, которые имею высочайшую пропускную способность и максимальное качество инфраструктуры, позволяющие повысить скорость перевозочного процесса, снижение его себестоимости по причине роста объема перевозок и выбора наиболее экономически выгодного вида транспорта на каждом участке маршрута.

По мнению В.Г. Григоренко и Р.Г. Леонтьева, в понятие транспортного коридора нужно вкладывать такое понятие, как «организационно и экономически сбалансированная совокупность инфраструктурных объектов различных видов транспорта, из которых формируется технически

[25] Сборник материалов Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту, организованной 11-12 сентября 2003 г. в г. С.-Петербурге. – Режим доступа: https://osjd.org/ru/9197

оснащенная магистральная коммуникация, связывающая различные страны и обеспечивающая международные грузовые и пассажирские перевозки в направлении наибольшей концентрации»[26].

Л.Б. Миротина в рассматриваемое понятие вкладывает следующую формулировку: «совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны»[27].

В работе Р.Г. Леонтьева и В.А. Хмеля приводится уточнение термина МТК, кроме того, данные исследователи предложили классификацию и группировку видов МТК в соответствии с различными параметрами транспортно-логистического, инфраструктурного, финансово-экономического и др. характера.

Если рассматривать МТК со стороны технико-технологических аспектов, то можно дать такое определение анализируемому понятию: МТК называют транспортную систему, которая организована на высочайшем техническом и технологическом уровне и подразумевает объединение транспортно-логистических, информационных и коммуникационных потоков[28].

Если анализировать такой документ, как «Основополагающие принципы устойчивого развития Европы», то в нем МТК – это «механизм развития экономики определенного государства или его региона за счет привлечения инвестиций в развитие транспортной системы». В том же документе говорится, что для развития региона или страны имеют

---

[26] Григоренко, В.Г. Современные проблемы транспортной системы Дальнего Востока / В.Г. Григоренко, С.М. Гочарук [и др.] // Актуальные проблемы Дальневосточного региона России: сб. науч. тр. / под ред. В. К. Булгакова. – 2000. - № 1. - С. 15-20.

[27]Миротина, Л.Б. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов. / Под общей редакцией Л.Б. Миротина. - М.: Издательство «Экзамен», 2013. - 512 с. С. 281

[28]Загидуллина, Т.С. Развитие транспортно-логистической системы России: международные транспортные коридоры / Т.С. Загидуллина // Бугульминский филиал Института экономики, управления и права, Казань. – 2014. - № 5. - С. 7-10

важнейшее значение такие составляющие транспортной системы, как перевалочные базы, порты, аэропорты, автовокзалы и железнодорожные вокзалы, поэтому развитие этих объектов должно иметь первостепенное значение[29].

Сегодня среди логистов и экономистов тема МТК достаточно актуальна, данный вывод связан с ростом числа публикаций по этой тематике. Отдельно отметим рост публикаций о модальных перевозках в рамках МТК, так как этот вид перевозок сегодня является наиболее перспективным направлением в транспортно-логистической науке. Тем не менее, видится справедливой точка зрения А.М. Гаджинского, который утверждал, что в качестве транспортного коридора следует понимать важную составляющую транспортно-логистической системы, цель которой – обеспечение большого объема грузоперевозок, как внутри одной страны, так и в международном масштабе[30].

На данный момент в понятие транспортного коридора включаются различные виды транспортных путей (воздушный, надземный, подземный или морской) с целью передвижения по заданному маршруту, но исключается транзитная перевозка как вид[31].

Исходя из того, что международный транзит приносит значительные суммы в бюджеты стран, которые его обеспечивают (транзитные страны)[32], многие страны, проводя свою политику на международной арене, активно продвигают и реализуют проекты транзитных грузоперевозок и перевозок пассажиров по своей территории. Сегодня в России действует

---

[29] Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента. – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/902026751

[30]Гаджинский, А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – 2-е изд. - М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. - 228 с.

[31] Полякова И., Лобов В. Что такое транспортный коридор? [Электронный ресурс] / И. Полякова, В. Любов. – М.: АТИ-Медиа. Информационный портал о грузоперевозках и логистике. – Режим доступа: http://www.ati.su.

[32]Резер, С.М., Прокофьев,а Т.А., Гончаренко, С.С. Международные транспортные коридоры проблемы формирования и развития. - М.: ВИНИТИ РАН, 2010. - 311 с.

целенаправленная программа, отвечающая за развитие транспортной системы страны – «Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года»[33].

1.2. Система международных транспортных коридоров

Российская Федерация занимает важное экономическое, политико-географическое место в мире. Она располагается в двух частях света (Европа и Азия) с общей площадью 17,1 млн. кв. км или 1/8 часть суши. По показателю эффективности территории Россия находится на пятом месте в мире[34]. Для России, как евроазиатской страны, важное значение имеют хозяйственные и политические отношения: на западе – со странами ЕС (28 государств) и на востоке – с ближайшими восточными соседями, условно объединенными нами в рамках ESCAP ООН (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана), включающая 59 государств[35]. Проанализируем особенности создания, функционирования и классификации их транспортных коридоров.

В ЕС проживает более 500 млн. человек на территории 4414 кв. км [][36]. Сравнительный анализ ЕС и мировых держав (рис. 1.2) свидетельствует о высоком годовом валовом доходе, при этом грузооборот и пассажирооборот имеют тенденции постоянного роста (рис.1.3).

---

[33] Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года и плана мероприятий по её реализации (с изменениями на 23 ноября 2020 года): [правительство Российской Федерации Распоряжение от 14 августа 2019 года N 1797-р]. – Режим доступа: http://docs.cntd.ru/document/560974987

[34] Чеботарев, А.А. Геотранспортные ресурсы России : учеб. пособие / А.А. Чеботарев. - М.: Экономика, 2017. – С. 41-48

[35] Toward an Asian Integrated Transport Network Monograph Series on Managing Globalization [Электронный ресурс]. – 2005. – 1 (First Edition) Tuesday, December 27, 2005. – С.5 - Режим доступа: https://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2399-1_fulltext.pdf

[36] Транспорт ЕС в цифрах. - Режим доступа: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1

	EU-28	USA	JAPAN	CHINA	RUSSIA
Population million	511.9	325.7	126.8	1386.4	144.5
Population growth % change since previous year	0.3	0.6	-0.2	0.6	0.1
Urban population % of total	75	82	92	58	74
Area 1 000 km²	4 471	9 629	378	9 597	17 075
Population density Persons/km²	114	34	335	144	8
GDP (nominal) billion EUR	15 382	17 207	4 324	10 860	1 400
Real GDP growth %	2.5	2.2	1.9	6.8	1.6
Relative GDP per capita in PPS (EU-28 = 100)	100	145	105	41	62
Exports of goods billion EUR	1 879	1 378	611	1 967	314
Imports of goods billion EUR	1 857	2 095	572	1 544	211

Notes: EU-28: area, population: including French overseas departments.
EU-28: trade: only extra-EU trade.

Рис. 1.2 Сравнительный анализ экономик ЕС и основных мировых держав

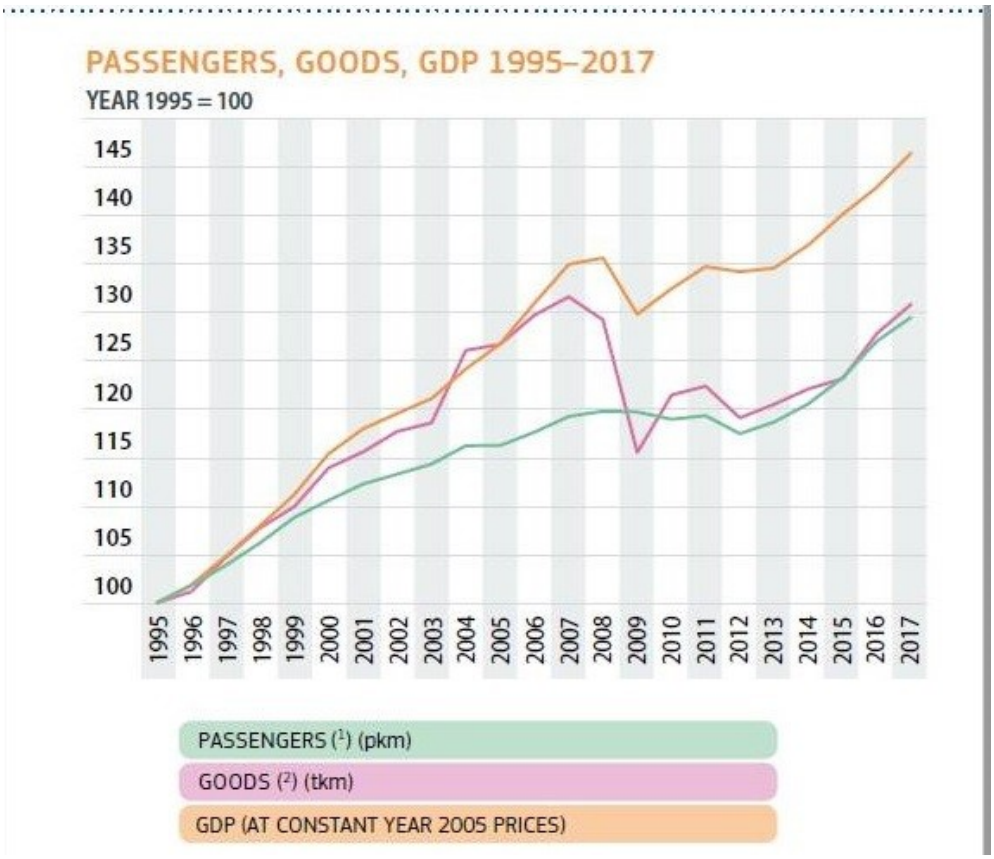

Рис. 1.3 Показатели работы транспорта

В начале 90-х годов 12 государств-членов, составляющих в то время ЕС, решили создать и использовать единую политику транспортной инфраструктуры общественного уровня, чтобы поддержать функционирование внутреннего рынка, базирующегося на эффективных сетях в области транспорта, энергетики и коммуникаций. 30 лет прошедшие с тех пор свидетельствуют о революционных изменениях в области информационных и телекоммуникационных технологий, которые оказали значительное влияние на развитие европейской транспортной инфраструктуры.

Первые рекомендации ЕС по развитию единой транспортной европейской сети были приняты в 1996 году и утвержден план по соединению (объединению) всех транспортных сетей государств-участников. Также была определена система финансирования и разработаны инструкции по ее осуществлению. Была создана структура с названием TEN-T(TRANS-EVROPEAN TRANSPORT NETWORK). В 2009 году начался новый этап развития TEN-T. Европейская комиссия разработала план ее развития на 2014-2020гг. на новой платформе с привнесением инноваций и значительного прогресса во многих направлениях: управление на европейском уровне, правовая поддержка, сетевой подход, значительное финансирование.

По состоянию на январь 2021 г. европейский союз имеет эффективную политику в области транспортной инфраструктуры, позволяющую устранять пробелы взаимодействия между транспортными сетями государств-членов, в том числе по преодолению технических барьеров (например, сопоставимость стандартов железнодорожного полотна)[37].

37 Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T). - Режим доступа: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t/review_en

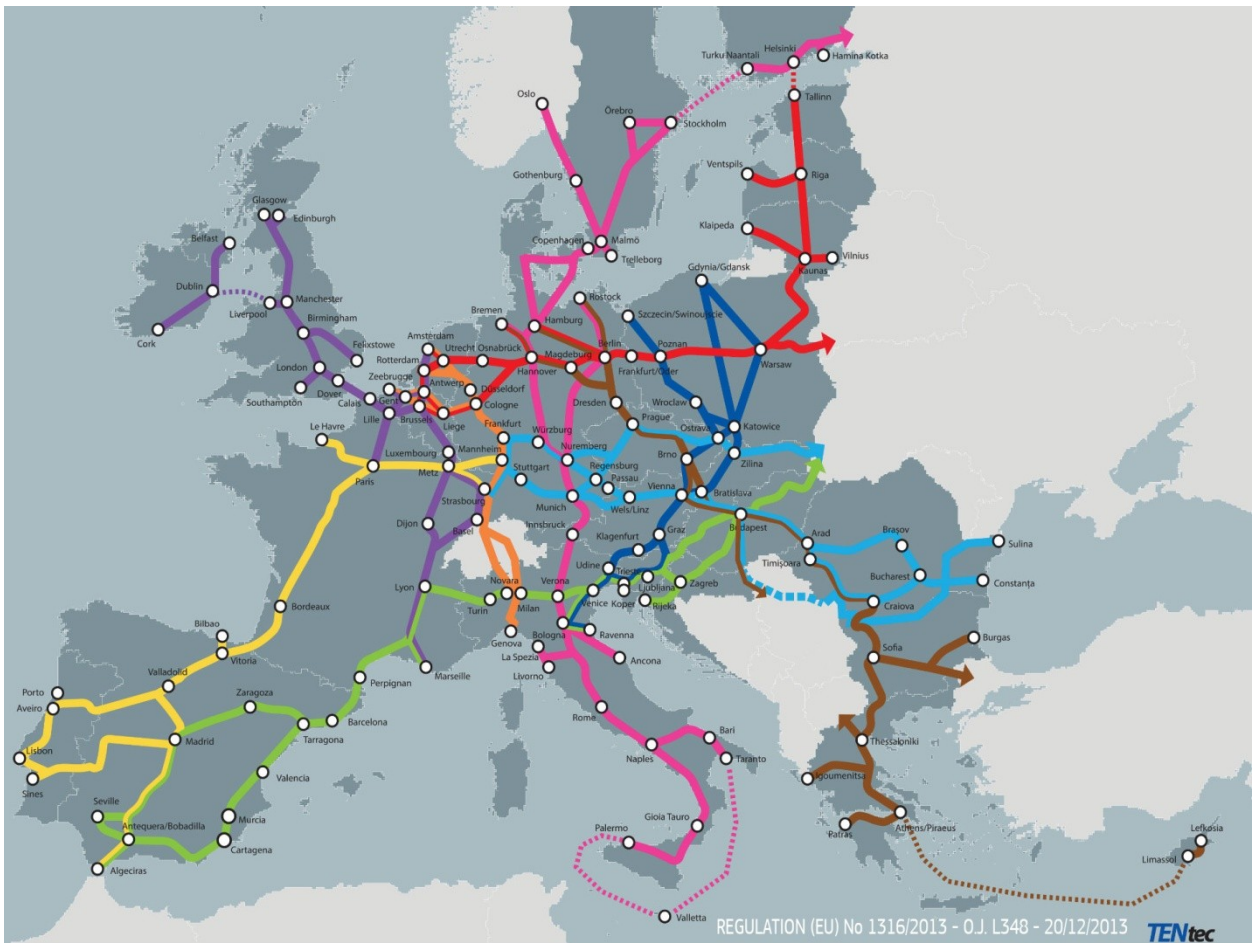

Рис. 1.4 Основные транспортные коридоры ЕС

В результате исполнения планов в сфере развития транспортной системы ЕС было создано 9 основных сетевых коридоров (рис.1.4), таких как:

1. Скандинавско-Средиземноморский
2. Северное море-Балтийское море
3. Северное море-Средиземное море
4. Балтийско-Адриатический
5. Восточно-Средиземноморский
6. Рейн-альпийский
7. Атлантический
8. Рейн-Дунай
9. Средиземноморский

Они объединяют государственные и частные ресурсы и интересы, способствуют устранению «узких» мест в грузодвижении, построению эффективных транспортных связей, внедрению современных форм товародвижения, таких как мультимодальные перевозки. Они также направлены на содействие созданию «зеленых» коридоров, минимизирующих ущерб окружающей среде, наносимый транспортом, на претворение в жизнь инновационных транспортных решений, на использование прогрессивных телекоммуникационных инструментов, позволяющих эффективно управлять и эксплуатировать транспортную инфраструктуру, на интеграцию городских агломераций и сельскохозяйственных территорий в транспортные системы, на повышение безопасности транспортировки грузов.

Что же касается России, то на ее территории система МТК включает в себя два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры №№ 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Система транспортных коридоров в России

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

коридор «Север – Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии - европейская часть Российской Федерации - Каспийское море - Иран - Индия, Пакистан и др.) - NS;

коридор «Транссиб» (Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами №№ 2, 3 и 9) - TS;

коридор «Северный морской путь» (Мурманск - Архангельск - Кандалакша - Дудинка) - SMP;

коридор «Приморье-1» (Харбин - Гродеково - Владивосток/Находка/Восточный - порты АТР) - PR1;

коридор «Приморье-2» (Хуньчунь - Краскино - Посьет/Зарубино - порты АТР) - PR2;

панъевропейский транспортный коридор № 1 (ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) - Калининград - граница с Польшей (на Гданьск)) - РЕ1;

панъевропейский транспортный коридор №2 (граница с Белоруссией (от Минска) - Смоленск - Москва - Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга) - РЕ2;

панъевропейский транспортный коридор № 9 (граница с Финляндией (от Хельсинки) - Санкт-Петербург - Москва - граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург - граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) - Калининград) - РЕ9.

В системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора «Транссиб», участок панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии - С. - Петербург - Москва включен в состав коридора «Север – Юг».

В составе коридоров выделены основные железнодорожные, автомобильные и водные маршруты и ответвления от них, обозначение которых включает наименование коридора, вид транспорта и порядковый номер (для ответвлений от основного маршрута). Железнодорожные маршруты обозначены буквой «R», автомобильные - буквой «А», водные - буквой «W».

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденций.

Дополняющими евроазиатскими международными транспортными соединениями являются:

направление Санкт-Петербург - Пермь - Екатеринбург, обеспечивающее кратчайшую связь Транссибирской железнодорожной

магистрали с морскими портами и пограничными переходами на Северо-Западе России;

направление граница Украины (от Харькова) - Самара - Уфа, являющееся продолжением третьего панъевропейского транспортного коридора и обеспечивающее связи Украины с Казахстаном и странами Средней Азии и далее по Транссибу, по которому осуществляются перевозки в сообщениях с Китаем, Монголией и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона;

Единая глубоководная система европейской части России (включая Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь), по которой осуществляются перевозки внутренним водным транспортом между Балтийским и Азово-Черноморским бассейнами, с одной стороны, и Каспийским бассейном, с другой стороны;

Северный морской путь, имеющий значительный нереализованный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита. В составе инфраструктуры международных транспортных коридоров на территории России рассматриваются постоянные устройства (инфраструктурные объекты) универсальных видов транспорта, отнесенных к МТК, железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистрали с их обустройством, морские порты, расположенные на границах российских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации и транспортные терминалы, размещенные в зонах коридоров и влияющие на их работу.

При этом в состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные существующие магистрали и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузовые и пассажиропотоки, и звенья российской транспортной сети, имеющие благоприятные перспективы для привлечения на них указанных потоков.

Глава 2. Международный транспортный коридор «Север-Юг»: история и перспективы

2.1 «Российский узел» и стратегия российских железных дорог

МТК «Север-Юг» не выглядит столь блистательно на фоне других МТК России, например, как мощный сквозной проект БАМ или самый протяженный в мире Транссиб, с их миллионами тонн в год транзита, где, кроме текущих грузов разных отправителей, линия из КНР в РФ поддерживает около 13 «рейсовых» постоянных контейнерных поездов по разным направлениям. В частности, один из этих поездов от ст. Находка – Восточная – до ст. Марцево создан специально для доставки комплектующих автомобильного завода Hyundai Motors Co. из Пусана на автосборочный завод в Таганроге. Другой поезд Транссиба регулярно отправляется в Центральную Азию, достигая транспортных узлов Казахстана и Узбекистана.

Такими чертами МТК «Север-Юг» похвастать не может. С другой стороны, основные преимущества «Север – Юг» перед другими маршрутами, и, прежде всего, перед традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении времени перевозок (на 10 дней по отдельным корреспонденциям), а также повышении экономической эффективности транскаспийского мультимодального маршрута, которая в настоящее время снижается необходимостью неоднократной перевалки грузов

Чтобы увидеть преимущества, достаточно сопоставить два маршрута – океанский, наиболее задействованный в российско-иранских отношениях, и континентальный МТК «Север-Юг». Средний срок доставки контейнеров от Санкт-Петербурга до портового города Ирана Бендер-Аббаса составляет 25-28 суток. Здесь контейнеры идут минимум с двумя перевалками – обычно через порты Роттердам/Гамбург в Северном море и в Ла Специя в Средиземном.

В этой схеме сквозное транзитное время по маршруту Первоуральск (Свердловская область) - Бендер-Аббас составляет 38-42 суток. В то же время через порты Каспия транзитное время от Первоуральска до Бендер-Энзели составляет всего 20-25 суток при сопоставимой стоимости сквозной перевозки.

При этом статистика показывает, что через каспийские порты проходит не более 12-16% российско-иранского контейнеропотока, причем транзитные контейнеры, допустим, из Индии в регионе сегодня фактически полностью отсутствуют, за исключением тестовых поставок. Хотя МТК «Север-Юг» нужно мыслить как связные линии автомагистралей, железных дорог, портов и даже авиа-узлов, сердцевина маршрута – железнодорожные магистрали.

Рассмотрим, что сегодня из себя представляет новая стратегия РЖД. Если одной фразой - стать лидером на линии Восток-Запад по всем коммуникациям, не только российским, но и в странах партнерах (в 2018 году РЖД перевез 63% транзитных контейнеров в регионе СНГ по направлению «Восток-Запад» (+34% к 2017 году). Значительный рост контейнерных перевозок отмечен и в сообщении со странами Центральной Азии (+36% к 2017 году).

Таким образом, РЖД фактически хотело бы возглавить координацию всего «постсоветского» транзита, это закономерно, учитывая, что за компанией решающее слово во многих сферах данной работы: от формирования парка вагонов для перевозок, до технических особенностей оформления сопровождения. Но одним из факторов, влияющих на увеличение объема транзитных грузов, является выработка сквозных тарифных условий. Здесь необходимо партнерство и коллективные усилия с другими перевозчиками. Также требуются новые технологии. Через несколько лет реальностью начнут становиться беспилотные грузовики, а морские перевозчики активно внедряют технологии «блокчейн», что позволит существенно сократить время начально-конечных операций в

портах. В условиях подобной конкуренции многочасовые простои на границе, по вине железных дорог – ненужная и непозволительная роскошь.

Следующий пункт сотрудничества - взаимодействие различных видов транспорта, в первую очередь, в морских портах и мультимодальных терминалах. Поэтому РЖД предлагает своим партнерам создать сеть Центров управления эксплуатационной работой, включающих синхронизацию перевозок на стыке ж.д. коммуникаций «пространства 1520» (Россия плюс постсоветские государства) и «пространства 1435» (ЕС, Турция, Иран).

Основополагающими документами в стратегии российских железных дорог является «Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2025 года и на перспективу до 2030 года»[38], «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»[39], и третий обобщающий их документ – «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»[40], действующий на период до 2024 года (обладает статусом отдельного национального проекта РФ).

В соответствии с ними развитие железнодорожной инфраструктуры предполагает реализацию как отдельных мероприятий по усилению пропускной способности железнодорожных участков (строительство дополнительных главных путей, строительство и восстановление разъездов, усиление устройств энергоснабжения, электрификация участков, оборудование участков автоблокировкой, удлинение приемо-отправочных путей на станциях, развитие станций), так и комплексных инвестиционных проектов.

---

[38] Стратегия научно-технологического развития холдинга «РЖД» на период до 2025 года и на перспективу до 2030 года (Белая книга) [Электронный ресурс]. – Режим дсотупа: https://www.irgups.ru/sites/default/files/irgups/science/document/strategiya_nauchnotehnologicheskogo_razvitiya_holdinga_rzhd_na_period_do_2025_goda_i_na_perspektivu_do_2030_goda_belaya_kniga_2018.pdf

39 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. – Режим доступа: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009

[40]Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры [утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации 30 сентября 2018 года №2101-р]. – Режим доступа: http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, предполагает увеличение скорости и объемов прохождения грузов от полутора до двух раз, в сравнении с показателями 2018 года. На направлении МТК «Север-Юг» в период до 2025 года предусматривается реализация следующих основных мероприятий в районах действия пяти из 16 железных дорог РФ:

1. Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская. Следует отметить, что уже в 2020 году на данном участке на Октябрьской железной дороге начал действовать первый в России инновационный переезд. Он расположен на железнодорожном переезде 56 километр, что на перегоне Рощино - Зеленогорск. Работы проводились в 2018 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» (рис. 2.1.).



Рис. 2.1. Инновационный переезд на участке Санкт-Петербург - Бусловская

2. Мероприятия по комплексной реконструкции участка Северо-Западной дороги: Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива (рис. 2.2). Этот проект на данный момент активно осуществляется. Участок Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород перерабатывает 5000 вагонов в сутки. Здесь действует

44 сортировочных пункта. Ожидаемый грузооборот к 2025 году – 79,7 мл тонн[41].



Рис. 2.2. Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на ЮБ Финского залива

Проект включает в себя:

- «строительство сплошных вторых главных путей;

- удлинение приемо-отправочных путей на станциях участка до 1050 метров;

- строительство станции Лужская-Сортировочная и станции Лужская с районными парками: Северная, Южная, Нефтяная, Генеральная и Восточная для обслуживания грузовых терминалов порта;

- строительство очистных сооружений на станции Лужская-Сортировочная;

- полную электрификацию участка Гатчина – Веймарн – Лужская»[42] (рис. 2.3.).

[41] Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива // РЖД Строй. Текущие проекты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rzdstroy.ru/projects/kompleksnaya-rekonstrukciy/

[42] Там же.



Рис. 2.3. Морской торговый порт Усть-Луга

3. Развитие Московского железнодорожного узла на период 2019-2024 гг.

Цели проекта:

- «повышение качества транспортной системы Московского региона, улучшение транспортной доступности районов Москвы (в том числе Новой Москвы) и Московской области;

- сокращение нагрузки на городской общественный транспорт и уличную дорожную сеть;

- Обеспечение комфортного перемещения пассажиров;

- преобразование железнодорожного транспорта из пригородного в пригородно-городской;

- интеграция железнодорожного транспорта в систему городского пассажирского транспорта»[43].

4. Реконструкция с электрификацией участка Ртищево – Кочетовка, строительство обхода Саратовского железнодорожного узла, нового моста через Волгу, введение электрифицированного участка от Ртищево до Кочетовки. Первый проект стартовал в апреле 2019 года. «Благодаря запуску Западного обхода к 2030 году прогнозируемый объем перевозок грузов через

[43] Развитие Центрального транспортного узла в Москве и Московской области // РЖД Строй. Текущие проекты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rzdstroy.ru/projects/razvitie-tsentralnogo-transportnogo-uzla/

Саратовский узел должен достичь 143 млн тонн - на 74,6 млн тонн больше объемов 2018 года. Ориентировочная стоимость строительства составляет 57,9 млрд рублей»[44].

5. Комплексная реконструкция участка Ахтуба – Трубная – Верх. Баскунчак – Аксарайская (около 3 млрд. рублей).

В частности, зимой 2021 года был сдан железнодорожный мост через реку Ахтубу (рис. 2.4.). Новый мост позволит увеличить грузопоток до 20 миллион тонн в год. По этой важнейшей артерии идут самые разнообразные грузы, в том числе нефтепродукты, стройматериалы, зерно, лес, черные металлы, соль. Планируется, что с открытием моста возрастут объемы грузоперевозок из регионов Поволжья, Урала, Сибири в направлении наших южных портов. Следует отметить, что новый железнодорожный переход через реку Ахтуба участка Аксарайская — Трусово, является одним из ключевых объектов в решении задачи увеличения пропускной способности в направлении портов Азово-Черноморского бассейна.



Рис. 2.4. Строительство ж/д поста через Ахтубу

Главным узлом МТК «Север-Юг» на территории РФ является наиболее крупное предприятие РЖД – «Приволжская железная дорога», расположенная на территории Саратовской, Волгоградской, Астраханской

44 Строительство железнодорожного обхода Саратова стартует в апреле, маршрут городской электрички уже намечен [Электронный ресурс] // Бизнес Вектор. – 11.10.2019. – Режим доступа: https://www.business-vector.info/stroitel-stvo-zheleznodorozhnogo-obhoda-saratova-startuet-v-aprele-marshrut-gorodskoj-e-lektrichki-uzhe-namechen/

областей, частично проходит также по территории Ростовской области и Казахстана.

Несмотря на перечисленный выше объем работ, РЖД постоянно наращивает транзит по этой дороге: «в 2017 году перевозки железнодорожным транспортом в данном направлении выросли на 13%, в 2018 рост составил 15%. Согласно прогнозу к 2025 году они увеличатся на 20%»[45].

На наш взгляд, со временем МТК «Север-Юг» будет играть важнейшую роль в развитии тех регионов России, где проходит артерия. В частности, это уже видно по примеру Волгоградской области. Подавляющая часть ее экспорта направлена на страны каспийской «пятерки». Экспортируют чаще всего «нефтепродукты, продовольственные товары и продукцию химической промышленности»[46].

«Ключевым партнером для области остается Казахстан (туда было отправлено товаров на 78,8 млн. долларов), экспорт в Азербайджан составил 37,9, в Иран – 15,5 и в Туркмению – 0,78 млн. долларов»[47].

Кроме того, особую роль в развитии МТК «Север-Юг» играют автомагистрали на территории Астраханской области и стартующие оттуда в сторону Москвы. Прежде всего, трасса Р-22 «Каспий», которая начинается от платной магистрали М-4 «Дон» у Москвы в сторону Тамбова, Волгограда и далее – на Астрахань (1220 км).

---

[45] Караваев А., Тишехьяр М. Транспортный коридор «Север – Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции [Электронный ресурс] // Международный дискуссионный клуб. Валдай. – 2019. – С. 13-14. – Режим доступа: https://pcsu.ru/wp-content/uploads/2019/06/mtk-sever-yug-doklad.pdf

[46] Социально-экономическое положение Волгоградской области в январе-феврале 2021 года: доклад / Терр. орган Фед. службы гос. статистики по Волгоград. обл. – Волгоград: Волгоградстат, 2021. – 36 с.

[47] Караваев А., Тишехьяр М. Транспортный коридор «Север – Юг»: реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции [Электронный ресурс] // Международный дискуссионный клуб. Валдай. – 2019. – С. 15. – Режим доступа: https://pcsu.ru/wp-content/uploads/2019/06/mtk-sever-yug-doklad.pdf

2.2 Основные преимущества и недостатки коридора «Север–Юг»

С точки зрения перетягивания транзитных потоков на железную дорогу, МТК «Север-Юг» позиционируется в качестве альтернативы Суэцкому каналу и морскому пути в целом. Прямой путь от Санкт-Петербурга (точка распыления в Европу) до порта Бендер-Аббас (крупнейший порт на юге Ирана, точка распыления грузов) составляет более 7000 км – в зависимости от маршрута на центральном сегменте, где коридор разделяется на три маршрута: транскаспийский (через Каспийское море), западный (через Азербайджан) и восточный (через Туркменистан и Казахстан).

Как показал анализ рынка, в среднем срок доставки контейнера морем из порта Бендер-Аббас до Санкт-Петербурга составляет до 30–35 дней морем и до 7–10 дней по воздуху. Прямой путь доставки из Мумбаи (порт Бомбей на западном побережье Индии, крупнейший в стране) в Санкт-Петербург занимает 43–45 дней (1850 долл. за ДФЭ). При этом оба пути требуют перевалки в портах Нидерландов или Германии. Однако данные расчеты времени включают в себя таможенные процедуры.

По другим данным, срок отправки контейнера морем по маршруту Мумбаи – Санкт-Петербург может составлять около 30 дней. Согласно транспортно-логистическому калькулятору, на данный момент нет возможности прямой международной перевозки железной дорогой контейнера по маршруту Санкт-Петербург – Бендер-Аббас.

То есть МТК «Север-Юг» на данный момент представляет собой набор различных логистически не связанных между собой маршрутов, объединенных под общей вывеской МТК «Север-Юг». После тестовой отправки грузов в 2014 г., которая была предложена на V встрече КС МТК в Баку 24–25 июня 2013 г. для Федерации экспедиторских ассоциаций Индии и проходила по различным маршрутам, были получены следующие результаты:

1. «Маршрут 1: Нава-Шева (Мумбаи, Индия) – Бендер-Аббас (Иран) морем (1265 морских миль). Бендер-Аббас – Баку автомобилем (1900 км по территории Ирана плюс 250 км через Азербайджан)»[48].

2. «Маршрут 2: Нава-Шева – Бендер-Аббас морем (1265 морских миль). Бендер-Аббас – Амирабад (Иран) автомобилем или по железной дороге (1500 км). Амирабад – Астрахань через Каспийское море (1000 морских миль)»[49].

3. «Существующий маршрут доставки: Мумбаи – Гамбург/Бремерхафен – Санкт-Петербург (8675 морских миль, транзитное время — 30 дней). Стоимость составляет 955–1400 долл. за 20-футовый контейнер, 1500–1900 за 40-футовый. Основные операторы: Maersk Line, MSC Line, CMA CGM Line, CSAV Line»[50].

По некоторым оценкам, запуск прямого сообщения на всем протяжении маршрута позволит осуществлять доставку грузов в срок до 12–14 дней. Однако для достижения таких показателей потребуется решить целый ряд транспортно-логистических проблем, произвести модернизацию инфраструктуры и, что важнее, понять потенциальный грузопоток на маршруте.

На первом этапе важно проложить маршрут до Астрахани, которая могла бы стать логистическим хабом как для МТК СЮ, так и для возможного сопряжения коридора с широтными маршрутами. Однако пробная отправка контейнеров до Астрахани и Баку выявила значительное превышение ожидаемого времени доставки – 43 суток. Прежде всего на таком результате сказался простой в портах: Каспийское море груз преодолел за восемь суток (вместо ожидавшихся четырех), а путь из Мумбаи до Бендер-Аббаса за десять суток (вместо трех).

[48] Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов // Eurasian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. – 2020.– № 1. – С. 6-7
[49] Там же. – С. 6-7
[50] Там же. – С.6-7

Как итог, по некоторым оценкам, через российские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала) проходит не более 12–16% только российско-иранского контейнеропотока. Грузы из Индии практически отсутствуют[51].

В течение двадцати лет существования коридора постепенно уменьшались оценки потенциального грузопотока для полноценно действующего коридора «Север -Юг». «Сегодня пропускная способность транзита по МТК СЮ оценивается в 5 млн т (по некоторым оценкам – 3,5 млн тонн) на начальном этапе и до 15–20 млн тонн в перспективе»[52].

Таким образом, во-первых, эти оценки на порядки ниже текущего оборота Суэцкого канала – более 900 млн тонн нетто-тоннажа (около половины тоннажа – контейнеровозы). Во-вторых, этот потенциал во многом основывается на насыпных и наливных грузах, а потенциал контейнеризации здесь может быть еще ниже.

Таким образом, можно отметить следующие преимущества МТК СЮ:

1. Потенциально меньший срок доставки грузов между Индией и Россией.

2. Уже имеющаяся привязка коридора к национальным и региональным приоритетам развития стран каспийского региона, что делает страны стратегически заинтересованными в развитии МТК «Север-Юг».

3. Потенциальное сопряжение МТК «Север-Юг» с широтными коридорами по направлению Восток — Запад в выбранных транспортнологистических хабах, например Астрахани.

Из основных проблем на текущем этапе можно выделить следующие:

1. Отсутствие единого мультимодального оператора и, как следствие, единой сквозной тарифной ставки.

2. Отсутствие контейнерного парка: как правило, контейнерные линии неохотно дают свои контейнеры из Бендер-Аббаса до Москвы, поскольку

[51] Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве: развитие меридиональных маршрутов // Eurasian Rail Alliance Index. Информационно-аналитический обзор. – 2020.– № 1. – С. 7-8
[52] Там же. – С. 8

линия теряет контроль над контейнером, который идет по суше, и, соответственно, не зарабатывает на морской доставке этого контейнера.

3. Проблема возврата порожних контейнеров. С севера на юг идут в основном сырьевые насыпные и наливные грузы. Следовательно, в этом направлении контейнеры идут порожним ходом. Решением могла бы стать организация транспортного хаба по растаможивание и распределению грузов, не доходя до Москвы. Здесь же МТК СЮ мог бы сопрягаться с широтными маршрутами.

Все вышеперечисленное складывается в неконкурентные сроки и стоимость доставки (по некоторым оценкам, примерно от 3486 до 7000 долл. за FEU), особенно в случае сырьевых товаров (насыпных грузов), которые выгоднее отправить дешевым путем морем, например из Новороссийска.

2.3 Участие России в транспортном коридоре вдоль Каспия

Каспийское море издавна привлекало внимание людей торговли, через него прокладывались важные торговые пути: на Балтику – через Волгу; на Черное море – через Кавказский перешеек; в Хиву и Бухару – через закаспийские пустыни. Большой интерес Каспий представлял и для российских торговцев. Еще в XV веке (1468) купец Афанасий Никитин совершил свое знаменитое путешествие из Твери в Индию через Каспий и Персию, наглядно показав возможности транзита через российскую и иранскую территорию грузов из Индии и южно-азиатских стран на этом маршруте[53].

Исторически бассейн Каспийского моря является важным транзитным центром товарообмена между Европой и южно-азиатскими странами через территорию России. Каспий кратчайшим путем соединяет европейскую часть России со странами бассейна Индийского океана, Ближнего Востока,

[53] Каспийское море. Энциклопедия / И.С.Зонн, А.Г. Костяной, А.Н. Косарев, С.С.Жильцов – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Восточная книга, 2013. – 560 с. С. 488

Западной и Центральной Азии, что сулит нашей стране довольно высокие доходы от транзита товаров из данных регионов.

В этой связи на протяжении многих лет Россией, Ираном и Индией в сотрудничестве с прикаспийскими Азербайджаном, Казахстаном и Туркменистаном ведётся работа по реализации через территорию Астраханского региона международного транспортного коридора «Север-Юг». Данная территория является ответвлением международного трансъевропейского коридора № 9 (Хельсинки-Одесса) в направлении Москва – Волгоград – Астрахань с выходом на Каспийское море. Следует отметить, что сегодня 91% оборота портов Астраханской области приходится на грузы иранского направления (рис 2.5.).

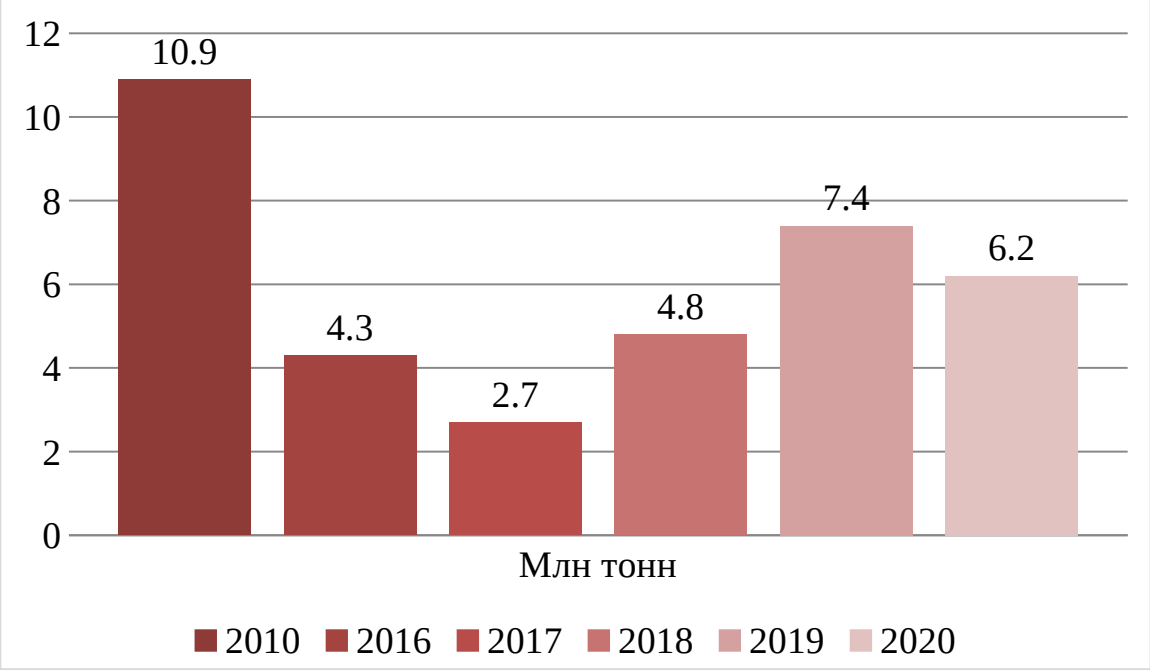

Рис. 2.5. Грузооборот портов РФ Каспийского бассейна

Несмотря на положительную динамику грузооборота за 2019 и 2020 гг. (+53% в сравнении с 2018 г.), такая динамика является скорее восстановительной, поскольку в 2010 г. этот оборот доходил до 10,9 млн т. Как показывает статистика, основными грузами являются наливные (нефть, идущая через порт Махачкалы), насыпные (зерно, показывающее уверенный рост) и генеральные грузы (прежде всего черные металлы). Зависимость от товаров сырьевого характера делает оборот подверженным конъюнктуре.

Так, развитие Ираном собственной черной металлургии постепенно уменьшает перевозки этого товара.

В 2014 году входе IV Каспийского саммита в г. Астрахани главы прикаспийских государств заявили об окончании в ближайшей перспективе проекта создания железнодорожного кольца вокруг Каспия. Его задачей на тот момент являлось соединение основных каспийских портов, что существенно сократило бы время и стоимость перевозки грузов и тем самым повысило конкурентоспособность экономик прикаспийских стран[54]. Однако до настоящего времени строительство железнодорожной составляющей коридора так и не завершено. Успешно реализовать часть работ удалось только на восточном побережье Каспия.

Казахстаном, Туркменией и Ираном в 2014 году был завершён проект строительства железнодорожной магистрали «Узень – Берекет – Горган», связавшего территории трёх прикаспийских государств. На западном побережье Каспия завершить работы на азербайджано-российско-иранской железнодорожной магистрали «Казвин-Решт-Астара» пока не удалось.

По оценкам РЖД, данная магистраль будет иметь большое значение для развития МТК «Север-Юг» в среднесрочной перспективе (рис. 2.6.). Магистраль Казвин-Решт-Астара является последним недостающим звеном прямого железнодорожного маршрута по западной ветви МТК. Строительство панируется завершить в июне 2021 года.



[54] Заявления глав государств – участников IV Каспийского саммита для прессы, официальный сайт Президента России – 29.09.2014 г. – Режим доступа: http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/4668

Рис. 2.6. Железнодорожная линия Решт – Астара – Астара

Трехстороннее соглашение о строительстве железной дороги Астара – Решт – Казвин, которая должна соединить действующие стальные магистрали Азербайджана, Ирана и России, на уровне президентов было подписано еще в 2005 году. Оно предусматривало прокладку сегментов железной дороги на территории Ирана протяженностью около 350 километров и Азербайджана – между Астарой и азербайджано-иранской границей протяженностью 8,5 километра, а также реконструкцию уже существующей магистрали на территории Азербайджана.

Порт Оля в пригороде Астрахани готовят как основной для паромной перевалки грузов с юга и запада Каспия (рис. 2.7.). Однако в силу климатических условий и сложностей управленческого характера, он не будет единственным каналом МТК.



Рис. 2.7. Порт Оля в пригороде Астрахани

Следует отметить, что в течение 10 лет Иран достроил участок внутри страны Казвин – Решт. 6 марта 2019 года в провинции Гилян открылась железная дорога Казвин – Решт, которая является частью МТК «Север-Юг» фрагмента Казвин – Астара. Новая магистраль состоит из 53 туннелей протяженностью 22 км. Здесь же построен самый длинный в Иране железнодорожный мост протяженностью 17 1430 метров, а также плотина Манджил.

В итоге иранский город Казвин был соединен железнодорожным сообщением с Тегераном, а также с иранскими портами Бендер-Аббас – в Персидском заливе и Амирабад – на Каспийском побережье. Строительство участка железной дороги Решт – Астара планируется завершить в 2021 году. Однако на сегодняшний день строительство осложнено санкциями.

Существующие в Каспийском регионе мощности российских портов в настоящее время не обладают конкурентоспособной портовой инфраструктурой для развития контейнерных перевозок. Контейнерооборот Каспийского бассейна РФ по итогам 2019 г. находился на уровне до 3 тыс. ДФЭ. При этом на все каспийские порты приходится лишь около 1–1,5% грузооборота портов РФ (рис. 2.7.).

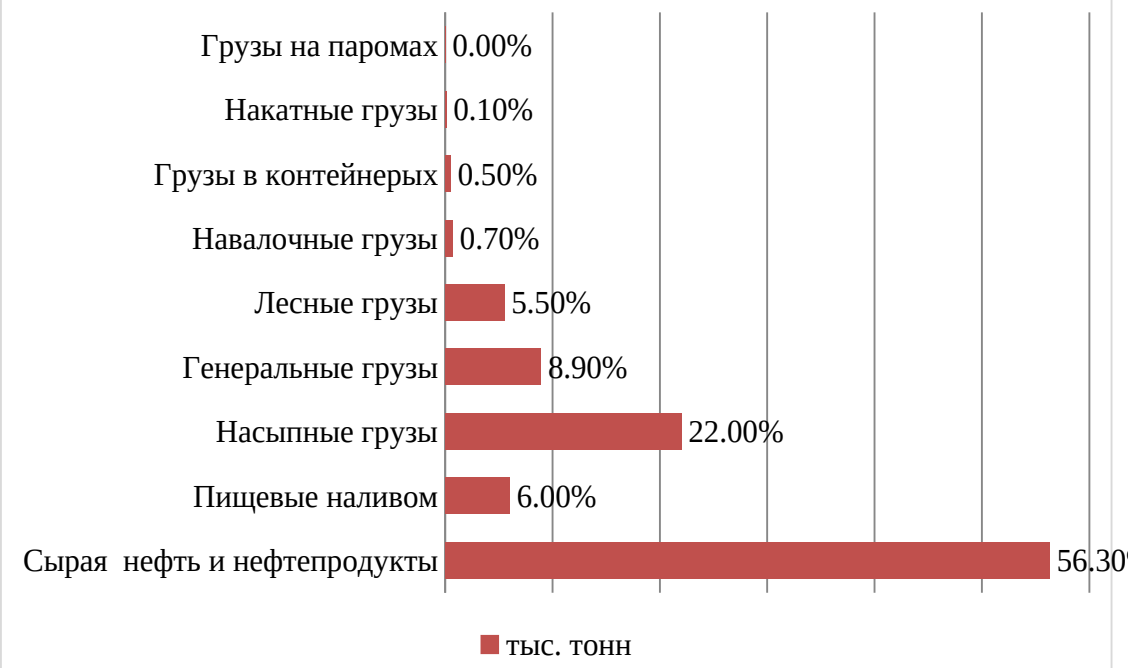

Рис. 2.7. Грузоперевалка в портах РФ Каспийского моря в 2019 г.

В 2020 году «в структуре грузооборота портов Каспийского бассейна более половины приходилось на нефть – 55,4% (412,7 тыс. тонн). Второй по объемам груз – зерно (17,9% или 133 тыс. тонн). Доля лесных грузов составила 9,6% (71,3 тыс. тонн)»[55]. «При этом самая высокая динамика была

55 Грузооборот Каспийского бассейна в июле 2020 года в деталях [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое агентство «Sea News». 19.09.2020. – Режим доступа: https://seanews.ru/2020/09/10/ru-gruzooborot-kaspijskogo-bassejna-v-ijule-2020-goda-v-detaljah/

в сегменте пищевого налива, перевалка которого выросла в 2,8 раза и достигла 26,8 тыс. тонн. Прочих навалочных грузов было обработано 2,9 тыс. тонн – в 2,2 раза больше»[56], чем в июле 2019 года, «оборот прочих генеральных грузов вырос в 2,1 раза до 38,8 тыс. тонн»[57].

Как указано в Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года, контейнерный грузооборот между Россией и Индией через Каспийский регион и далее транзитом по территории Ирана является перспективным направлением, для реализации которого необходимо осуществить ряд мероприятий, в том числе строительство нового глубоководного морского порта (терминала). При успешной реализации всех мероприятий к 2030 г. планируется достичь отметки в 265 тыс. ДФЭ контейнерного грузооборота.

Значительную поддержку раскрытию транзитного потенциала прикаспийских регионов России может оказать наделение астраханских портов статусом особой экономической зоны. Это позволило бы создать стабильные «правила игры» при прохождении таможенных процедур, перенести сам центр этих процедур непосредственно в транспортный хаб. Подобный особый статус уже имеют иранские порты провинции Гилян (Свободная зона Анзали), что делает порт Анзали одним из самых оборудованных и современных на Каспии.

Таким образом, в настоящее время коридор «Север-Юг» так и не начал полноценно функционировать. На его формирование оказывает влияние нерешенные вопросы о правовом статусе Каспийского моря и контроля над добычей и транспортировкой углеводородного сырья из региона, что в совокупности отодвигает проблемы привлечения транзитных грузопотоков и интеграционные процессы по коридору на второй план. Следует констатировать и имеющиеся проблемы в развитии необходимой

[56] Там же.
[57] Там же.

инфраструктуры для железнодорожных и морских грузоперевозок на данном маршруте.