

Секция «Россия в геополитических и геоэкономических процессах на пространстве
Большой Евразии»

Перспективы и барьеры развития международного транспортного коридора «Север-Юг»

Научный руководитель – Некрасова Ольга Леонидовна

Третьяков Михаил Петрович

Студент (магистр)

Донецкий государственный университет, Экономический факультет, Кафедра
международного бизнеса и прикладной экономики, Донецк, Россия

E-mail: ideal.standart@mail.ru

Международные транспортные коридоры (МТК) являются связующим звеном между территориями и пространствами как внутри государств, так вовне, обеспечивая непосредственное взаимодействие с окружающим миром – другими странами. Особую роль МТК играют в Евразии, так как этот материк является самым большим на планете, где проживает наибольшее число людей (около 5,694 млн. чел.) [4]. Эти факторы лишь подчеркивают важность и необходимость развития транспортных коридоров для расширения возможностей торговых отношений различных регионов Азии и Европы между собой.

Из данных, которые представлены ФТС РФ, можем сделать вывод, что рост показателей торговли со странами Азии и Африки (16,2 и 6,4 млрд. долл.) частично компенсирует отток торговли с Европой [1]. Однако важно отметить, что данный факт в текущих обстоятельствах пока не означает полной переориентации российских производителей на новые рынки. Сложности в поиске альтернативных путей реализации экспорта и доставки импорта становится необходимым драйвером перестройки транспортно-логистических маршрутов Евразии и развития Международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» представляет собой масштабный международный проект по созданию мультимодального транспортного коридора, включающего железнодорожные, автомобильные, морские и речные пути, общей протяженностью 7200 км: от крупнейшего порта севера России – Санкт-Петербурга – до крупнейшего порта Индии – Мумбаи. На сегодняшний день МТК уже связал Скандинавию (север Европы) со странами Персидского залива и Индийского океана через Россию, Кавказ и Центральную Азию и является набором различных исторических маршрутов, соединяющих части данного региона [2].

Ключевые ограничения инфраструктуры МТК «Север-Юг»:

I. Западный маршрут:

1. Ж/д инфраструктура:

- 1) низкая провозная способность ЖДПП на границе России и Азербайджана (Самур – 8 млн тонн, Дербент – 8 млн тонн), Азербайджана и Ирана (Астара – 13,6 млн тонн);
- 2) низкая провозная способность участка Алят – Астара – 10 млн тонн;
- 3) отсутствие железнодорожного участка Астара – Решт в Иране.

2. Автодорожная инфраструктура – загрузка подходов к крупным городским центрам в России вблизи границы с Азербайджаном, а также к г. Решт при ПС 14 тыс. ТС в сутки.

II. Восточный маршрут:

1. Ж/д инфраструктура:

- 1) низкая провозная способность участков в Туркменистане – 10 млн тонн;
- 2) низкая провозная способность ЖДПП на границе Туркменистана и Ирана – 10 млн тонн;
- 3) низкая провозная способность Инче-Бурун – Гермсар – 6 млн тонн.

2. Автодорожная инфраструктура – низкая пропускная способность дорог в северной части Казахстана – 14 тыс. ТС в сутки.

III. Транскаспийский маршрут:

1. Ж/д инфраструктура – отсутствие ж/д подходов к каспийским портам в Иране;
2. Портовая инфраструктура – низкая пропускная способность российских портов Каспийского бассейна – 23,5 млн. тонн.

3. Флот:

1) недостаточное количество и износ флота – 171 судно со средним возрастом 35 лет и возможностью перевозки до 8 млн. тон в год;

2) отсутствие универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс».

Среди ключевых проблем, которые существуют в рамках реализации проекта МТК «Север-Юг», в первую очередь, следует выделить низкую провозную способность железнодорожной сети в Иране – 10 млн. тонн. Кроме того, эксперты N.Trans Lab отмечают тот факт, что общая провозная способность железнодорожной инфраструктуры МТК не позволяет транспортировать более 10 млн. тонн, при использовании ж/д и автомобильного транспорта – более 27-28 млн. тонн [3].

С учётом вышеперечисленного, следует сделать акцент на проблеме, которая является основным барьером для дальнейшего развития – несоответствие пропускных способностей ряда стран-участниц проектов коридора и спрос на перевозки. Кроме того, текущие инвестиционные программы по совершенствованию МТК «Север – Юг» не сбалансированы.

В этих условиях необходимо последовательное и комплексное развитие МТК «Север – Юг» для обеспечения значимого объёма торговли России со странами Центральной Азии, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и Индии. В этом случае основное внимание требуется направить на развитие единой бесшовной инфраструктуры, которая позволила бы перевозить от 80 до 100 млн тонн грузов.

Таким образом, для достижения данной цели следует привести ряд важных рекомендаций по модернизации и актуализации проектов в рамках данного коридора:

1. До порта Бендер-Аббас необходимо построить железную дорогу с колеей 1520 мм, что повысит провозную способность и сделает инфраструктуру бесшовной.

2. Важно, чтобы при сохранении текущих проектов по модернизации железнодорожной инфраструктуры в России и Азербайджане, было достигнуто увеличение провозных способностей железнодорожных пунктов пропуска на границах стран до 40 млн тонн.

3. Для обеспечения бесшовности логистики железнодорожным транспортом по транскаспийскому маршруту необходимо реализовать постройку железнодорожного участка совмещенной колеей 1435/1520 от порта Бендер-Энзели до Решта.

Реализация указанных выше рекомендаций позволит достигнуть значительных преимуществ:

1) будут обеспечены потребности торговли между Россией и целевыми регионами;
2) будут обеспечены бесшовность логистического процесса и совокупное сокращение логистических издержек и сроков доставки;

3) будет обеспечено меньшее количество проектов на ключевых участках и произойдёт оптимизация затрат при большем результате пропускных возможностей участников [3].

Делаем вывод, что на сегодняшний день, несмотря на ряд значительных барьеров, МТК «Север – Юг», являясь важнейшей частью транспортного каркаса Евразии, имеет широкий простор возможностей для своего активного и эффективного развития. Данный меридианный коридор, пересекаясь с большинством широтных евразийских транспортных маршрутов по направлению Восток – Запад (Китай – ЕС), должен сыграть существенную роль в сборке и формировании «новой логистики».

Источники и литература

- 1) Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ: <https://customs.gov.ru/?ysclid=m72bskmrng528079795>
- 2) Коридор «Север-Юг»: новые возможности для внешней торговли России: https://cdnweb.roscongress.org/upload/medialibrary/d17/whdqr623l08m493ayjrvatr06v56n0e/koridor_sever_ug_rus.pdf?17174432221297403
- 3) Из варяг в персы: перспективы развития МТК «Север–Юг»: <https://ntranslab.ru/local/templates/.default/public/img/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F%20%D0%BA%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%83%20%D0%9C%D0%A2%D0%9A%20%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80-%D0%AE%D0%B3,%202024.pdf>
- 4) Population by Continent 2024. World Population Review: <https://worldpopulationreview.com/continents>