

**Международный транспортный коридор "Север-Юг." Восточный маршрут.
Созидание во имя будущего**

Научный руководитель – Мосакова Елизавета Александровна

Мирзаханов Карим Велиханович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет
глобальных процессов, Москва, Россия
E-mail: karim.mirzekhanov123@yandex.ru

Необходимость восстановления торговых связей после пандемии COVID-19, санкционная война Запада против Российской Федерации, а также «Суэцкий кризис» (2021 г.), показавший ненадежность старой логистической системы, соединяющей страны Европы с Южной Азией, способствовали возрастанию интереса таких держав как Россия, Индия, Иран и др. к международному транспортному коридору «Север – Юг». Особую актуальность в последние годы стали приобретать экономические проекты, предполагающие более активное использование восточной ветки коридора, проходящей через территорию России, Казахстана, Туркменистана, Ирана и призванной связать РФ и страны Центральной Азии с портами на побережье Персидского и Оманского залива. Рассмотрению вопросов развития и ближайших перспектив МТК в рамках данного маршрута, а также основных инициатив, связанных с его эксплуатацией, и посвящена настоящая статья, охватывающая период с 2007 г. – заключения межправительственного соглашения о строительстве новой транспортной магистрали (Узень – Берекет – Горгань), положившего начало модернизации маршрута, – и до настоящего времени. При этом особое внимание уделяется анализу долгосрочных экономических интересов РФ, Ирана, Казахстана, Туркменистана и других стран – участниц проекта «Север – Юг», а также их взаимодействия по вопросам расширения и развития МТК как в формате двусторонних отношений, так и на более широкой международной основе. Анализ ряда официальных источников (в частности, заявлений государственных деятелей, интервью, коммюнике экономических форумов и конференций и т.д.), а также исследовательской литературы, позволяет выявить основные этапы и ключевые события процесса создания современной железнодорожной и автодорожной инфраструктуры на восточном участке коридора, дальнейшее развитие которого связано как с осуществлением инвестиционных проектов, направленных на модернизацию транспортной сферы, так и с устранением таможенных барьеров, созданием благоприятных условий для осуществления международных перевозок и пересечения государственных границ. В случае успешного достижения этих целей МТК «Север – Юг» станет еще более значимым фактором в укреплении экономического суверенитета всех заинтересованных стран.

В результате торговых и геополитических изменений, произошедших в 2022 г., а также в условиях восстановления международных транспортно-логистических цепочек после шоков, вызванных пандемией COVID-19 в 2020–2021 годов, роль МТК «Север – Юг» в экономической жизни многих стран евразийского континента существенно возрастает. Коридор обоснованно претендует на роль южного вектора формируемой «новой логистики».

В исследовании, проведенном Евразийским банком развития (ЕАБР) в 2021 г., указывается на огромный нереализованный потенциал коридора не только в развитии меридиональных транспортных связей между Северо- Восточной Европой и Южной Азией, но и в создании новых транспортно- логистических цепочек на сопрягающихся евроазиатских МТК, в частности между Россией и Турцией через Азербайджан, а также между Китаем

и Ираном через Казахстан и Туркменистан. Исследование показало возможности повышения эффективности транспортно-экономических связей в Евразии путем более широкого вовлечения в систему международных перевозок транспортных коммуникаций различных стран региона, особенно не имеющих выхода к морю, для которых Евразийский транспортный каркас является ключом, открывающим доступ на международные рынки. Тем самым МТК «Север – Юг» может выступить элементом не только межконтинентальной, но и внутриконтинентальной торговой, экономической и транспортной связанности в Евразии. По оценке ЕАБР, до 2030 г. в рамках развития коридора будет реализовано свыше 100 инвестиционных проектов на общую сумму более 38 млрд долларов.

В настоящее время МТК «Север – Юг» состоит из трех малосвязанных между собой маршрутов от Петербурга до Бендер-Аббаса: транскаспийской (4,9 тыс. км), восточной (примерно 6,1 тыс. км) и западной (5,1 тыс. км) ветвей. В 2022 г. объем грузоперевозок по всем трем направлениям составил 14,5 млн тонн. При этом около 70% от всего грузопотока пришлось на западную ветвь МТК (10,3 млн тонн), около 25% – на транскаспийскую (3,6 млн тонн) и около 5% на восточную (0,7 млн тонн). Из них около 75% (11 млн тонн) пришлось на экспортные российские перевозки, а 25% (3,5 млн тонн) – импортные грузоперевозки на территорию РФ.

В наши дни первоочередными проектами развития восточного маршрута МТК «Север – Юг» являются реконструкция автодорог граница России – Актобе – Атырау и Актау – Бейнеу в Казахстане, реконструкция МАПП Караозек на границе России и Казахстана, реконструкция железнодорожного участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская и железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань, строительство автомобильной дороги Туркменбаши – Гарабогаз – граница с Казахстаном и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол в Туркменистане, модернизация и развитие железнодорожного пункта пропуска Ак-Яйла/Инче-Бурун на границе Туркменистана и Ирана, модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче - Бурун в Иране.

Несмотря на то что Восточный маршрут МТК «Север-Юг» успешно функционирует на ряде участков, реализации его потенциала в настоящее время препятствует множество барьеров инфраструктурного, тарифного и нетарифного характера. В частности, на железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП) между Туркменистаном и Ираном, Казахстаном и Туркменистаном, на многосторонних автомобильных пунктах пропуска (МАПП) между Туркменистаном и Ираном действует недостаточное число приемоотправочных путей, платформ для проведения досмотра, полос для оформления грузовых автомобилей, площадок для перегрузки контейнеров и временного хранения грузов.

Дальнейшее развитие восточной ветки МТК «Север – Юг» связано как с осуществлением инвестиционных проектов, направленных на развитие и модернизацию транспортной сферы, так и с реализацией мер в области мягкой инфраструктуры, включая устранение барьеров, создание благоприятных условий для осуществления международных перевозок и пересечения государственных границ. В случае успешного достижения этих целей транспортный коридор станет еще более значимым фактором в укреплении экономического суверенитета стран – участниц проекта.

Источники и литература

- 1) Винокуров Е. Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Евразийский банк развития. Алматы; Москва, 2021. С. 22.
- 2) Исследование ЕАБР: Роль международного транспортного коридора «Север-Юг» существенно возрастает в условиях новой логистики // Евразийский Банк Развития. 26.10.2022. URL: <https://eabr.org/press/releases/issledovanie-eabr-rol-mezhdunaro>

[dnogo-transportnogo-koridora-sever-yug-sushchestvenno-vozhrazhdaet-v-u/](#) (дата обращения: 05.09.2024).

- 3) Приходько А. Досье: Развитие транспортного коридора «Север-Юг» // Евразия Эксперт. 10.05.2024. URL: <https://eurasia.expert/dose-razvitie-transportnogo-koridora-sever-yug/> (дата обращения: 03.10.2024).
- 4) Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Евразийский Банк Развития. Алматы; Москва, 2022. С. 7.