

УДК 339.5

**Н. В. Власова, Н. А. Зыков, А. В. Канарский\***

## **ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»: СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АРТЕРИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СТРАН**

*Транспортный коридор «Север – Юг» – грандиозный инфраструктурный проект, связывающий Россию с Индией, Ираном и другими странами Южной Азии. Этот коридор имеет решающее значение для развития экономики нашей страны, открывая новые торговые пути и повышая ее экономический потенциал. В данной статье исследуется роль транспортного коридора «Север – Юг» в развитии России. Анализируется текущее состояние проекта, его экономические преимущества и geopolитические последствия. Также рассматриваются проблемы и перспективы развития коридора в будущем.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** транспортный коридор «Север – Юг», Россия, Азия, Ближний Восток, логистика, экономика, пути, маршрут, МТК СЮ.

**N. V. Vlasova, N. A. Zykov, A. V. Kanarsky**

## **TRANSPORT NORTH – SOUTH CORRIDOR: A STRATEGIC ARTERY FOR THE DEVELOPMENT OF COUNTRIES**

*The North-South Transport Corridor is a grandiose infrastructure project linking Russia with India, Iran and other South Asian countries. This corridor is crucial for Russia's development, opening new trade routes and increasing its economic potential. This article explores the role of the North-South transport corridor in Russia's development. The current status of the project, its economic advantages and geopolitical implications are analyzed. It also considers the problems and prospects for the corridor's development in the future.*

**KEYWORDS:** transportation corridor North – South, Russia, Asia, Middle East, logistics, economy, ways, route, ITC SJU.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (далее – МТК СЮ) является одним из самых важных логистических путей в мире, соединяющих страны Европы, Центральной и Южной Азии и Ближнего

---

\* **Власова Наталья Васильевна**, кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

**Зыков Никита Алексеевич**, студент Иркутского государственного университета путей сообщения;

**Канарский Артем Владимирович**, студент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Востока и обеспечивающих эффективные и бесперебойные грузовые и пассажирские перевозки. Его стратегическое значение неоценимо с точки зрения развития участников в соглашении о МТК стран.

12 сентября 2000 г. Россия, Индия и Иран подписали межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», позднее к нему присоединились и другие страны.

В некоторых источниках высказывается точка зрения, согласно которой прототип данного транспортного маршрута восходит еще к II в. до н. э., когда свое путешествие совершил древнегреческий историк Полибий, или ко времени экспедиции Афанасия Никитина [1, с. 41].

Также в литературе упоминается проект канала «Каспий – Персидский залив», предложенный в XIX в. и ставший одной из причин Ирано-Иракской войны [1; 2]. США, опасаясь ослабления своего влияния в Каспийском регионе, ввели санкции против проекта строительства канала [2; 3].

Представляется, что более реальным временем создания прототипа транспортного коридора является конец 1970-х гг., когда была создана объединенная советско-финская судоходная компания [3, с. 105].

Сейчас маршрут МТК СЮ пролегает от Санкт-Петербурга до Мумбая (Индия), его протяженность превышает 7 200 км. Проект включает речные, железнодорожные, автомобильные и морские пути (рис. 1) [4, с. 56].

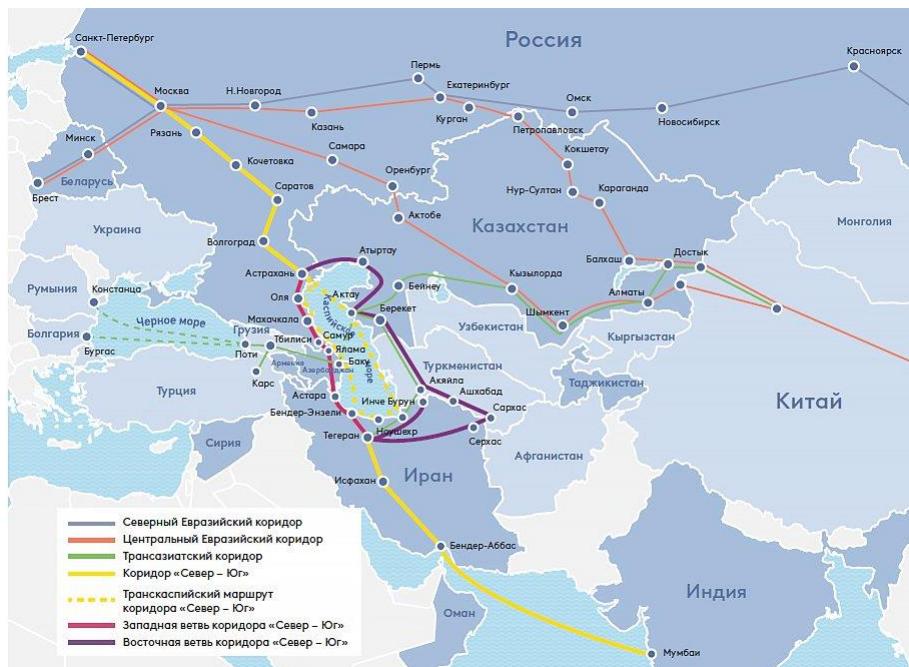


Рис. 1. Транспортный коридор «Север – Юг»

Российская часть коридора изначально проходила по железной дороге от границы с Финляндией через крупные города до Каспийского моря (протяженность – 2 700 км). В настоящее время активно используется Волжский торговый путь: грузы из речных портов Поволжья доставляются в порты Астрахань и Оля на Каспии (расстояние между ними 100 км) [4, с. 56]. Осадка судов в этих портах – 4,5 м, выход в море осуществляется по Волго-Каспийскому морскому каналу.

В Каспийском регионе имеется разветвленная транспортная сеть с тремя основными маршрутами:

- Центральный, или Транскаспийский, маршрут;
- Восточный маршрут;
- Западный маршрут [Там же].

*Транскаспийский маршрут.* Груз перевозится морским транспортом из российских портов Астрахань и Махачкала в Иран (Амирабад, Астара, Энзели), а затем по суше отправляется в Бендер-Аббас, откуда снова морем доставляется в пункт назначения [2; 3].

Недостатки данного маршрута:

- отсутствие незамерзающих портов на Каспии, кроме Махачкалы;
- нехватка специализированных судов для транспортировки грузов по Каспию и Волге;
- малое количество судов типа «ро-ро»;
- недостаточно развитый для фидерных перевозок флот [3].

Однако необходимо отметить тот факт, что старение флота Российской Федерации замедлилось.

Инфраструктурные проекты по модернизации морских портов на Каспии в рамках транспортной стратегии России в последние годы не осуществлялись [Там же, с. 105]. В результате в каспийских портах наблюдается нехватка оборудования для контейнерных перевозок и перегрузки растительного масла.

*Восточный маршрут.* Данный маршрут соединяет Казахстан, Туркменистан, Узбекистан и Иран по железной дороге. С 2014 г. действует маршрут Актау – Берекет – Этрек – Инче-Бурун. В 2018 г. ОАО «РЖД» начало электрификацию железных дорог Ирана, что улучшило транспортную связь с каспийскими портами и Туркменистаном [2, с. 190].

Разница в ширине железнодорожной колеи создает препятствия для грузоперевозок, включая необходимость смены вагонных тележек при пересечении границы Ирана [3, с. 105].

Большая часть маршрута проходит по однопутным и неэлектрифицированным железнодорожным линиям, что ограничивает скорость и пропускную способность. Несмотря на это, маршрут функционирует, и

объем грузоперевозок растет. В 2023 г. было перевезено 1,6 млн т грузов, что больше практически в 20 раз, чем в 2022 г. [3; 5].

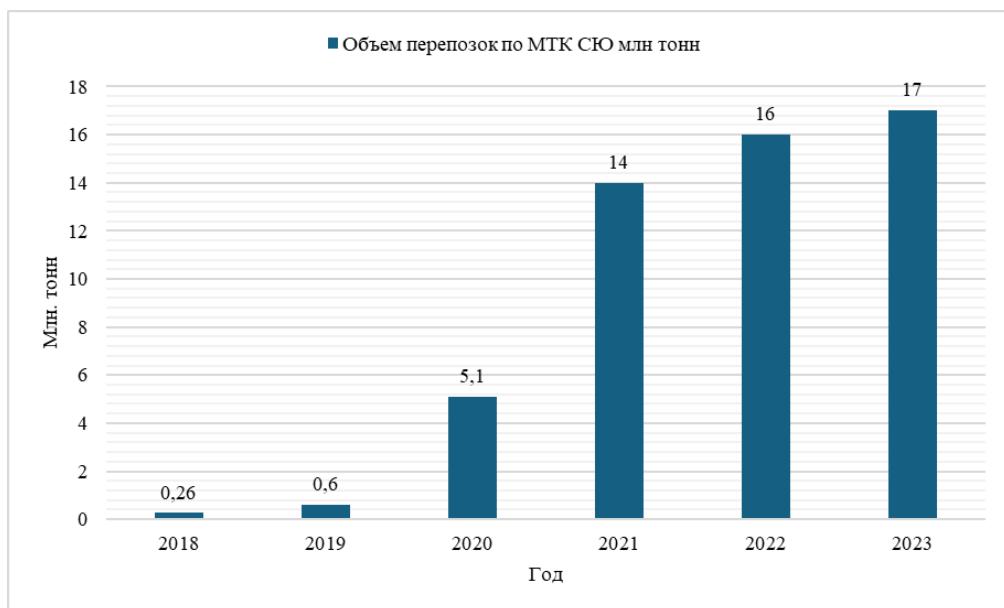
Грузы также транзитом проходят через автомобильный переход Инче-Бурун из Турции в страны Центральной Азии.

*Западный маршрут.* Западный маршрут является самым коротким и загруженным. Железнодорожная линия начинается на западе на ст. Самур в России и ст. Ялама в Азербайджане и выходит на железнодорожную сеть Ирана [6]. В 2023 г. его доля составила 2,2 млн т грузов, что значительно превышает показатели предыдущих лет [3, с. 105].

Однако маршрут имеет недостаток – отсутствие прямого железнодорожного сообщения между Ираном и Россией.

Планируется строительство участка Решт – Астара (около 170 км), который соединит железные дороги Ирана и Азербайджана. Строительство неоднократно откладывалось, но в мае 2023 г. Россия и Иран подписали соглашение о его достройке [3].

Динамика объема перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» с 2018 по 2023 г. показана на рис. 2.



*Рис. 2. Объем перевозок по МТК СЮ в 2018–2023 гг., млн т*

Для экономики России развитие международных транспортных коридоров является приоритетным направлением, особенно с учетом западных санкций. Поэтому МТК СЮ, обеспечивающий движение экс-

портных и импортных потоков между Россией, Азией и Ближним Востоком, начинает играть ключевую роль в поддержании экономической стабильности нашей страны [7]. Транспортная стратегия Российской Федерации определяет международные транспортные коридоры как пути, обеспечивающие перевозки по наиболее загруженным направлениям между странами [4, с. 54].

С 2022 г. geopolитическая нестабильность нарушила глобальную транспортную систему. Антироссийские санкции и конфликты на Ближнем Востоке привели к перебоям в функционировании евроазиатских и морских транспортных коридоров [6; 8].

Санкции против России усложнили функционирование транспортных коридоров, проходящих через ее территорию, кроме того, морские перевозки через Баб-эль-Мандебский пролив и Суэцкий канал оказались под угрозой из-за конфликта в Йемене [8, с. 14]. В связи с этим альтернативные маршруты, такие как МТК СЮ, приобретают особую значимость.

В 2023 г. ФАО сообщила о рекордных мировых ценах на импорт продовольствия, достигших 1,75 трлн долл., что на 14 % выше, чем в 2022 г. [Там же, с. 16]. Рост цен обусловлен более высокими ценами на продукты питания, увеличением транспортных расходов и нехваткой удобрений.

Россия и Украина являются крупными экспортерами зерна, на их долю приходится 28 % мирового экспорта пшеницы, 15 % – кукурузы и 29 % – ячменя [Там же].

Маршрут МТК СЮ обеспечивает круглогодичный экспорт минеральных удобрений из Соликамска в Индию через Казахстан, Туркмению и Иран. Совместные перевозки удобрений и сельхозпродукции с Урала и из Западной Сибири позволяют снизить затраты на экспорт [9, с. 92].

Для оптимизации маршрута важно привлечь грузовую базу из регионов добычи нефти и газа (ХМАО, ЯНАО), а также наладить экспорт угля из Кузбасса в Индию, что разгрузит Транссиб и БАМ, освободив мощности для перевозок из Якутии и Дальнего Востока [Там же]. Развитие новых экспортных маршрутов позволит угольным предприятиям нарастить поставки на юг Азии и снизить зависимость от портов Черного и Балтийского морей.

В 2022 г. увеличился товарооборот между Россией и большинством стран Азии и Африки, не поддерживающих конфронтационное отношение к нашей стране [10]. Соответственно, очень важно развивать надежные транспортные коридоры с Востоком и Югом. МТК СЮ обеспечивает быструю и выгодную доставку грузов из Индии в Россию и об-

ратно. Так, исследование Федерации грузоотправителей Индии показало, что перевозка товаров через МТК СЮ позволяет сэкономить до 30 % по сравнению с доставкой через Суэцкий канал [10].

Развитие маршрута и его инфраструктуры может усилить роль России в международной логистике и способствовать экономическому росту регионов, расположенных вдоль коридора «Север – Юг». Даже несмотря на текущие проблемы, этот коридор имеет потенциал для развития российской экономики и логистики, особенно в условиях санкций [11, с. 241–242].

В рамках продолжения реализации проекта МТК СЮ на 2024 г. были запланированы инициативы по внедрению цифровых технологий, укреплению международного сотрудничества и обеспечению экологической устойчивости [Там же].

Таким образом, транспортный коридор «Север – Юг» является стратегической артерией, способствующей социально-экономическому развитию стран, которые он соединяет. Его функционирование обеспечивает: увеличение объема торговли и инвестиций; повышение энергетической безопасности; улучшение инфраструктуры; создание рабочих мест и экономический рост; укрепление регионального сотрудничества. Для России данный коридор играет значительную роль с точки зрения развития экономики и транспортной инфраструктуры. Несмотря на некоторые проблемы, связанные с санкциями, проект МТК СЮ может внести значительный вклад в экономическое развитие нашей страны. С помощью тщательного планирования и сотрудничества с международными партнерами Россия может реализовать этот проект и использовать его преимущества для роста и процветания.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Смагина С. А. Инновационные концепции развития логистических услуг по перевозке грузов в цепи поставок / С. А. Смагина, Н. В. Власова, А. Е. Меньшиков // Молодая наука Сибири. 2022. № 3 (17). С. 41–46.
2. Кривоцекова В. А. Перспективы дальнейшего развития отрасли грузоперевозок железнодорожным транспортом в России / В. А. Кривоцекова, А. В. Левин, Н. В. Власова // Цифровая экономика: перспективы развития и совершенствования : сб. ст. 3-й Междунар. науч.-практ. конф. Курск, 2022. С. 188–193.
3. Власова Н. В. Перспективные транспортно-логистические проекты РФ / Н. В. Власова, А. А. Миловидов, А. Г. Григоренко // Культура. Наука. Образование. 2024. № 1 (70). С. 105–113.
4. Ларин О. Н. Перспективы использования международного транспортного коридора «Север – Юг» для перевозки российских грузов / О. Н. Ларин, Ц. Моононхуу // Транспорт Урала. 2023. № 4 (79). С. 54–61.
5. Грузопоток Восточного маршрута МТК «Север – Юг» в 2023 году достиг 1,6 млн тонн. URL: <https://news.tek.fm/news/171705>.

6. *Казаков К. А.* Перспективы развития «Восточного маршрута» международного транспортного коридора «Север – Юг» / К. А. Казаков // Стратегия устойчивого развития и экономическая безопасность страны, региона, хозяйствующих субъектов : материалы 18-й Междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых, студентов и магистрантов, посвящ. памяти выдающегося экономиста В. Д. Новодворского, Барнаул, 14 дек. 2023 г. М. : Пере, 2023. С. 257–261.
7. *Брылёва В.* Путь на Восток. Развитие транспортного коридора «Север – Юг» / В. Брылёва. URL: <https://dorinfo.ru/stat/analitika/razvitiye-transportnogo-koridora-sever-yug>.
8. *Кричкер Д. Р.* Роль международного транспортного коридора «Север – Юг» в решении глобальных и национальных проблем продовольственной безопасности / Д. Р. Кричкер // Теория и практика мировой науки. 2023. № 7. С. 14–24.
9. *Петров М. Б.* Альтернативные направления экспорта-импорта по МТК «Север – Юг» в условиях экономических санкций / М. Б. Петров, М. Л. Хазин, Д. Р. Кричкер // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2022. № 3 (55). С. 83–94.
10. *Власова Н. В.* Совершенствование процессов транспортно-логистического бизнес-блока по реализации проекта предоставления комплекса услуг / Н. В. Власова, В. А. Оленцевич // Образование – Наука – Производство : материалы 6-й Всерос. науч.-практ. конф. (с междунар. участием) : в 2 т. Чита, 2022. Т. 1. С. 262–270.
11. *Лирман А. А.* Значение и перспективы международного транспортного коридора «Север – Юг» в формировании многополярного мира / А. А. Лирман // Россия – Евразия – мир: интеграция – развитие – перспектива : материалы 14-го Евраз. экон. форума молодежи, Екатеринбург, 22–26 апр. 2024 г. : в 4 т. Екатеринбург : Урал. гос. экон. ун-т, 2024. Т. 4. С. 241–243.