

Научная статья. Экономические науки
УДК 339.9
<https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-081-097>

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ» В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Илья Викторович Федулов

Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,
ifedulov@ivran.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Аннотация. Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» официально был создан в 2000 г. В статье приводится анализ публикаций на тему этого транспортного коридора, их значимости и соответствия реальному положению дел. Дается анализ функционирования маршрутов в рамках МТК по состоянию на май 2023 г., а также инфраструктурных проектов, по которым ведутся работы или заключены соглашения. Автор обращает внимание на организационные и иные проблемы, мешающие МТК «Север – Юг» функционировать в полном объеме, делает выводы о значимости каждого из маршрутов в краткосрочной и среднесрочной перспективах.

Ключевые слова: Международный транспортный коридор, Каспийское море, порт, железнодорожное строительство, товарооборот

Для цитирования: Федулов И. В. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы. *Восточная аналитика*. 2023;14(3):81-97. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-81-97>.

Original article. Economics studies

INTERNATIONAL NORTH – SOUTH TRANSPORT CORRIDOR IN THE NEW GEOPOLITICAL CONDITIONS: CURRENT STATE AND PROSPECTS

Iliia Fedulov

Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,
ifedulov@ivran.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3621-8234>

Abstract. International North – South Transport Corridor was officially established in 2000. The article provides an analysis of publications on the topic of this transport corridor, their significance and compliance with the real state of affairs. Analyzes the functioning of routes within the International North – South Transport Corridor as of May 2023.

The author draws attention to the organizational and other problems that prevent the functioning of the International North – South Transport Corridor. The author draws conclusions about the significance of each of the routes in the short and medium term.

Keywords: International Transport Corridor, Caspian Sea, port, railway construction, trade turnover

For citation: Fedulov I. V. International North – South Transport Corridor in the new geopolitical conditions: current state and prospects. *Eastern Analytics*. 2023;14(3):81-97. (In Russ.) <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2023-03-81-97>.



Контент доступен под лицензией Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция-СохранениеУсловий») 4.0 Всемирная.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (МТК «Север – Юг») до недавнего времени представлял собой наглядный пример того, как хорошая идея, расцвеченная многочисленными публикациями и благоприятными прогнозами, за многие годы без практических действий не превратилась в реальный проект. Но в новой геополитической ситуации МТК «Север – Юг» имеет хороший шанс превратиться в работающий инструмент, необходимый не только для обеспечения транспортной безопасности России, но и способствующий росту отечественной экономики, а также укреплению экономических и политических связей со странами, не поддерживающими идею изоляции РФ.

В многочисленных источниках¹, посвященных МТК «Север – Юг», точкой отсчета этого проекта принято считать 12.09.2000 г., когда во время Второй Евроазиатской конференции по транспорту полномочные представители Исламской Республики Иран, Республики Индия и Российской Федерации подписали межправительственное соглашение по созданию Международного транспортного коридора «Север – Юг» (позднее было ратифицировано всеми его участниками [О ратификации Соглашения, 2002]). Некоторые авторы публикаций об этом транспортном коридоре историю вопроса нередко начинают с исторических экскурсов, например, со времен древнегреческого историка Полибия (II в. до н. э.) [Маркелов, 2022, с. 99], или Афанасия Никитина, который «был первым, кто открыл этот путь» [Сажин, 2022]. В некоторых работах упоминается и проект канала «Каспий – Персидский залив», разработанный еще в 1910-х гг. в Российской империи, затем якобы предложенный И. В. Сталиным на Тегеранской конференции 1943 г. и ставший даже одной из причин Ирано-Иракской войны, развязанной американцами для недопущения постройки этого канала [Леонов, 2021], и того, «что США, опасавшиеся ослабления своего геополитического влияния в Каспийском регионе, в 1997 г. ввели санкции против проекта строительства канала Каспий – Персидский залив» [Мальшева, 2021, с. 60]. Автор настоящей статьи с осторожностью относится к реальному проекту канала «Каспий – Персидский залив», учитывая малую достоверность источников информации об этом проекте, и считает его скорее «игрой ума» или «инженерной игрой», аналогичной идеям моста/тоннеля над/под Беринговым проливом.

¹ В Научной электронной библиотеке (E-library) более 1700 статей, материалов конференций и проч. научных публикаций с 2000 г., посвященных МТК «Север – Юг» или упоминающих его, в том числе и авторефераты диссертаций.



Следует признать более реальным временем создания этого транспортного коридора (точнее, прототипа) дату, приведенную в статье А. М. Голубчика [Голубчик, 2022], а именно конец 1970-х гг., когда была образована советско-финляндская судоходная компания «OY Saimaa Lines Ltd» как единый оператор грузовой линии Финляндия – Иран. Отметим особенности этого успешного проекта, которые помогут оценить текущее положение дел МТК «Север – Юг»:

- использовались суда типа «река – море» под одним (советским) флагом;
- упрощенный порядок прохождения советско-финляндской государственной границы для судов этой линии;
- особый порядок оформления грузов в Астрахани (фактически на границе с Ираном);
- СССР получал выгоду не только от использования своих судов, но и доходы от обслуживания и бункеровки судов, которые происходили тоже на территории СССР, а также доходы от пользования гидротехническими сооружениями и навигационными услугами.

Характер грузов был стандартным для такого направления и того времени: из Финляндии везли продукцию финской промышленности: автомобильные шины, пиломатериалы, бумагу, а из Ирана на север перевозили сельскохозяйственную продукцию (в основном свежие овощи и фрукты, сухофрукты), а также ковры и прочие товары.

Линию обслуживало до 25 судов (при круговом обороте судна 31–33 суток), период навигации был с апреля по октябрь, объемы перевозок составляли до 1 млн т в год. Срок доставки грузов из финской Мустолы (Mustola) до иранского порта Энзели (на севере Ирана) составлял 16–17 суток и был быстрее традиционного пути через Суэцкий канал [Голубчик, 2022, с. 16].

Конечно, этот пример не может считаться полным аналогом рассматриваемого нами МТК, т. к. не предусматривались перевозки в Индию, да и в Иран грузы доставлялись в северную часть страны, а возможные перевозки грузов внутри страны в рамках данного проекта не учитывались. Однако качественное планирование и продуманная ценовая политика позволили этому проекту успешно работать, что может служить определенным ориентиром в дальнейшей судьбе уже рассматриваемого нами международного транспортного коридора.

Не менее парадоксальная ситуация складывается с датой открытия этого современного МТК «Север – Юг», приводимой в различных публикациях. Например: «...в 2021 г. международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» был де-факто запущен летом 2021 г., когда железнодорожный грузовой состав впервые проследовал из Финляндии в индий-

ский порт Мумбаи, пройдя через Азербайджан и Иран» [Маркаров, Давтян, 2022, с. 2], или «Коридор официально открылся весной 2001 г., когда по нему стали перевозиться контейнеры из Индии» [Цветков и др., 2017, с. 70]. Даже эти приведенные примеры (а они повторяются в других аналогичных публикациях) показывают дату открытия с разницей в 20 лет.

Следует отметить и тот факт, что публикации о транспортном коридоре пестрят многочисленными громкими фразами, такими как «глобальное перераспределение “торговых путей” европейской и азиатской логистики и выведение их из-под контроля “морских” торговых цивилизаций англосаксонского мира» [Лекух, 2021] или аналогичными, создающими информационный шум и скрывающими реальное положение дел. Не добавляли ясности и слова «...международный транспортный коридор “Север – Юг”, как известно – самый оптимальный маршрут с экономической точки зрения» [Усманов, Головин, 2020, с. 339] или «стоимость индийско-российских перевозок снизится на треть. Наполовину сократится время транзита» [Коридор «Север – Юг»..., 2022]. Таким образом, громкие фразы о низкой стоимости транзита, сокращении времени транзита и другие оптимистичные фразы создали ложное впечатление, что коридор работает и делать практически ничего не нужно.

Но в последнее время стали наконец появляться публикации, написанные с учетом реального положения дел, с учетом информации, полученной от работающих транспортно-логистических компаний, с учетом трудностей, которые испытывают эти компании при транспортировке грузов, особенно по территории Ирана.

В целом нельзя сказать, что грузы не перемещаются из Индии или Ирана в Россию: ни физических, ни политических преград нет. Но говорить до настоящего времени о МТК «Север – Юг» как о действующей единой системе автор считает преждевременным.

В п. 1.8 Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг», ратифицированном Федеральным законом РФ от 12 марта 2002 г. №24-ФЗ, дается такое определение международного транспортного коридора: это «...совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих Стороны, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации» [Соглашение о международном..., 2002]. Заметим, что до сих пор нет утвержденного в нормативных документах или согласованного в научной сфере понятия «транспортный коридор» [Дудакова, Заика, 2022, с. 273]. Из многочисленных определений данного понятия наиболее точным, на взгляд автора, является определение МТК, данное Евро-

пейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН². ЕЭК определяет МТК как «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, работающего на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [Назаренко В., Назаренко К., 2000, с. 210].

Представляется, что важнейшим фактором, продолжающим оказывать как положительное, так и отрицательное влияние на перемещение грузов в географических границах коридора «Север – Юг» и на работоспособность транспортного коридора в целом является отсутствие трассы или маршрута в рамках коридора.

На текущий момент (май 2023 г.) МТК «Север – Юг» представляет собой набор из трех маршрутов, логистически *мало связанных* между собой: Транскаспийский, Западный и Восточный маршруты. Можно сказать, что имеются три МТК в направлении Север – Юг.

Рассмотрим подробнее каждый маршрут с позиций «физических» ограничений и возможностей транспортировки грузов, т. е. без учета политических, таможенных, организационных, тарифных и иных ограничений.

Транскаспийский маршрут

Из российских портов Астрахань, Махачкала и Оля по морю груз доставляется в северный Иран (порты Амирабад, Астара, Энзели, Ноушехр) и далее наземным транспортом (автомобильным и железнодорожным) перевозится на юг, в порт Бендер-Аббас для последующей транспортировки морем в пункт назначения.

В настоящее время у этого маршрута есть ряд недостатков, не позволяющих быстро увеличить пропускную способность:

- Единственный незамерзающий порт на Каспии находится в г. Махачкала.
- Отсутствие у России достаточного количества торговых судов типа «река – море», способных ходить как по Каспию, так и по Волге.
- Отсутствие у Ирана судов класса «ро-ро» и недостаточное количество судов такого типа у РФ (19 ед.). В качестве примера можно привести тот факт, что впервые за 21 год 1 апреля 2022 г. в иранский порт Ношахр пришло судно класса «ро-ро» из Астрахани с грузом для ОАЭ [First ro-ro..., 2022]).

² См. подробнее на: <https://unece.org/transport/about-us>.

- Малое число действующих судов и отсутствие современного флота для фидерных перевозок сухогрузов. В Иране работают 53 судна на Каспии (эти суда ходят не только в РФ, но и в другие прикаспийские страны). И хотя еще 8 судов были добавлены (4 судна куплены, еще на 4 размещены заказы) к флоту компании “Khazar Sea Shipping Lines”, входящей в состав Национального перевозчика – «Группы судоходных компаний Исламской Республики Иран» (IRISL) и Иран заказал России построить одно судно для использования в порту Солянка (г. Астрахань), этого явно недостаточно для обеспечения возможности морской перевозки при увеличении грузопотока.

Но официальные прогнозы оптимистичны. На 16-м заседании Российско-Иранской межправкомиссии по торгово-экономическому сотрудничеству (г. Грозный, ноябрь 2022 г.) было заявлено, что: «...стороны подтвердили готовность развивать сотрудничество в области совместного строительства крупнотоннажного флота на иранских верфях и грузового – на российских верфях. Россия рассматривает возможности инвестирования в иранские морские порты» [Александр Новак..., 2022], а по словам генерального консула Ирана в Астрахани Мехди Акучакяна, «строительство судна (одного судна, о котором речь шла выше. – И. Ф.), способного перевозить все виды грузов, указывает на то, что в стадии разработки находятся новые контракты на судостроение» [Iran orders Russia..., 2023].

Положительной новостью является и то, что 04.05.2023 г. на производственной площадке СЭЗ «Лотос» в Астраханской области, которая входит в Объединенную судостроительную корпорацию, состоялась торжественная церемония закладки первого из четырех контейнеровозов [На верфи ОСК..., 2023] проекта 00108³.

К положительным факторам можно отнести также и тот факт, что старение флота РФ на текущий момент притормозилось. Показатель «средний возраст грузовых морских судов под российским флагом» за 2021 г. остался на уровне 2020 г. и составил 31 год (хотя это на год больше, чем было в 2019 г. [Доклад о реализации..., 2022, с. 36]).

- Модернизация инфраструктуры в морских портах Каспия в рамках «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» в последние годы не проводилась. Так, по итогам

³ Это первый российский проект (разработан конструкторским бюро «Вымпел», Н. Новгород) универсального сухогруза-контейнеровоза, который сможет перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные контейнеры. Размеры судна соответствуют классу «Волго-Дон макс». Судно сможет эксплуатироваться в морских районах, а также на внутренних водных путях России с учетом ограничений по габаритам и осадке.

2020 г. в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в российских морских торговых портах были введены новые перегрузочные комплексы общей мощностью 32,67 млн т, однако на Каспии не было введено ни одного проекта [Доклад о реализации..., 2021]. Аналогичная ситуация и по итогам 2021 г. [Доклад о реализации..., 2022].

Так, в незначительных объемах присутствует в каспийских портах оборудование для работы с контейнерами. Специализированное оборудование для перегрузки (включая накопительные емкости для растительного масла) отсутствует, все операции происходят непосредственным переливом из железнодорожных или автомобильных цистерн в танкеры-продуктовозы. Заметим, что в портах Черноморско-Азовского бассейна специализированные масляные терминалы есть в Тамани и Новороссийске, имеется богатый опыт их эксплуатации.

Но следует отметить, что к концу 2023 г. планируется дооборудовать два новых причала в порту Оля для перевалки контейнерных грузов, зерна и растительного масла с прогнозным грузооборотом 3,2 млн т [Каспийские порты России..., 2023].

- Отсутствие в настоящее время железнодорожного паромного сообщения по Каспию и сложность организации в ближайшей перспективе из-за разницы в ширине колеи железных дорог России и Ирана.
- Высокая заносимость акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала⁴ (ВКМСК) песком и илом. На текущий момент проходная осадка канала составляет 4,2 м. В ходе ежегодного послания Федеральному Собранию президент России Владимир Путин сообщил, что проходную осадку в 4,5 м на ВКМСК планируется обеспечить уже в 2023 г. [Путин поручил..., 2022]. Для этого на канале в общей сложности предстоит извлечь около 12 млн куб. м грунта, что составляет более половины объема дноуглубительных работ в целом по России в 2022 г. На проведение этих работ на ВКМСК в текущем году ФГУП «Росморпорт» из бюджета выделена субсидия в 2,5 млрд руб.

Ограниченность пропускной способности этого маршрута при возросших объемах грузооборота уже начала сказываться на сроках доставки грузов. Так, например, объем доставки грузов компании “STS Logistics” из Индии, Ирана, Азербайджана в январе-феврале 2023 г. уве-

⁴ Волго-Каспийский морской судоходный канал – канал длиной 188 км, соединяющий р. Бахтемир и глубоководную часть Каспийского моря. Позволяет морским судам заходить в порты Оля и Астрахань. Шлюзы на этом канале отсутствуют.

личился на 60% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, компании «РусИранЭкспо» – на 100% (в этом же временном интервале) [Коридор «Север – Юг» не справляется..., 2023(1)]. В то же время климатические условия, вызывающие необходимость обеспечения ледокольной проводки в декабре-марте в районе г. Астрахань, ограниченность ледокольного парка, упомянутая выше неразвитость инфраструктуры портов и транспортных путей к ним вызвали повышение стоимости доставки из Индии в Россию 40-футового контейнера с 3450 до 6000–7000 долл. В результате срок доставки за прошедший год увеличился с 45 до 60 дней, при том что суда могут простаивать на рейде Астрахани от 5 до 14 дней (до 30 дней в зимний период в 2023 г.) [Коридор «Север – Юг» не справляется..., 2023(2)].

Заметим, что в марте 2023 г. доля Каспийского бассейна в общем грузообороте всех морских портов России составила 0,8% (из этой доли на порт Астрахань приходилось 54,9%, на порт Махачкала – 39,7%, на порт Оля – 5,4%). В грузообороте основные объемы приходились на зерно – 27,7% и нефть – 25,4%, но по всем видам грузов наблюдался рост [Грузооборот Каспийского бассейна..., 2023]. Доля Каспийского бассейна в общем контейнерообороте всех морских портов России в марте 2023 г. соответствовала 0,4%, груженых контейнеров было обработано в 4,6 раза больше, чем в марте 2022 г. [Контейнерооборот Каспийского бассейна..., 2023].

Восточный маршрут

Одним из важных физических барьеров, препятствующих свободному движению грузов по Восточному маршруту, является разница в ширине железнодорожной колеи. Отсюда возникают сложности, обусловленные отсутствием свободного оборота вагонов между Ираном и другими странами, участвующими в МТК «Север – Юг», даже если производится смена вагонных тележек.

Также немаловажным фактором является то, что на большей части маршрута железнодорожные пути однопутные и неэлектрифицированные. Так, в настоящее время отрезок железной дороги Гармсар – Инче Бурун (495 км) не электрифицирован. В июле 2018 г. была церемония открытия проекта по электрификации этого участка, но в апреле 2020 г. ОАО РЖД прекратила работы и закрыла филиал в Тегеране. В ноябре 2022 г. было заключено соглашение о займе для электрификации проекта железной дороги Гармсар – Инче Бурун (подписали заместитель министра экономического развития РФ В. Ильичев и заместитель министра экономики и финансов, гендиректор Организации по инвестициям и экономической и технической помощи Ирана

А. Фахри) [Гармсар – Инче Бурун..., 2022] и данных об окончании работ не имеется.

В настоящее время объем грузоперевозок по этому маршруту за январь–март 2023 г. оценивается в 64,5 тыс. т [РЖД договорились..., 2023], за 11 месяцев 2022 г. было перевезено 62 тыс. т грузов [Грузоперевозки по МТК..., 2022]. Общий объем по оценкам РЖД в 2023 г. должен составить свыше 1 млн т, что в 12 раз больше, чем в 2022 г.

Фактически этот маршрут работает, о чем может свидетельствовать и снижение цены на стоимость доставки грузов по этому маршруту. В марте 2023 г. она снизилась на 44% по сравнению с июлем 2022 г. и составила 7 тыс. долл. за TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) [Коридор «Север – Юг» не справляется..., 2023(2)].

Однако наличие двух станций на границе Ирана и Туркменистана (Инче-Бурун ближе к Каспийскому морю, Серахс ближе к Афганистану) при отсутствии в настоящее время координации транспортировки грузов приводит к тому, что станция Серахс регулярно переполнена (срок ожидания перегрузки составлял на 21.03.2023 г. от 1 до 5 дней [Коридор «Север – Юг» не справляется..., 2023(2)]), в то время как станция Инче-Бурун, оборудованная железнодорожными путями с совмещенной колеей 1435 мм и 1520 мм, мало загружена. Представляется, что при правильной организации перевозок, а также планируемой электрификации ветки до ст. Инче-Бурун наличие двух погранпереходов на железнодорожном транспорте в различных географических точках будет одним из преимуществ Восточного маршрута.

Автомобильный переход в Инче-Буруне также используется и для транзита грузов из Турции в страны Центральной Азии.

Западный маршрут

Западный или, правильнее сказать, основной маршрут является не только географически самым коротким, но и самым загруженным в настоящее время.

В период с января по март 2023 г. по этому маршруту было перевезено 2,2 млн т грузов (по Каспийскому маршруту 74,2 тыс. т, по Восточному, как уже отмечалось выше, – 64,5 тыс. т [РЖД договорились..., 2023]) Для сравнения: в первом полугодии 2022 г. по Западному маршруту перевезено 1,5 млн т, в первом полугодии 2021 г. – 0,5 млн т [Россия, Азербайджан и Иран..., 2022].

Основное узкое место рассматриваемого маршрута – отсутствие прямого железнодорожного сообщения между Ираном и РФ на текущий момент. Доставка грузов происходит по территории Ирана автотранс-

портом, далее через территорию Азербайджана также автотранспортом до границы РФ.

Строительство участка железной дороги Решт – Астара Иранская (примерно 170 км⁵), позволяющего соединить железные дороги Ирана и Азербайджана, постоянно откладывалось по различным причинам, несмотря на ряд подписанных ранее документов и осознание его крайней необходимости всеми заинтересованными сторонами. Например, уже в 2004 г. Россия, Иран и Азербайджан подписали 3 мая соглашение о строительстве железнодорожной ветки Казвин – Решт – Астара, и тогдашний президент ОАО «РЖД» Г. М. Фадеев заявил 20 мая того же года, что к строительству «планируется приступить уже в начале следующего года» [К строительству железной..., 2004]. В реальности на участке Казвин – Решт работы фактически были начаты только в 2009 г. и участок был открыт в 2019 г. Но нельзя не сказать, что столь долгому сроку строительства способствовали также технические и инженерные трудности. В сложных геологических условиях было построено около 50 тоннелей и несколько мостов, в том числе через плотину Манджил длиной 1,4 км.

С северной стороны железнодорожного маршрута имеется недавно построенный мост через пограничную реку Астара-чай и железнодорожное полотно от ст. Астара Азербайджанская до ст. Астара Иранская с совмещенной колеей 1435 и 1520 мм (общая длина участка составляет 8,3 км, из них 1,4 км приходится на участок от пограничного моста до грузового терминала на территории Ирана). Грузовой терминал на территории Ирана отдан в аренду Азербайджану на 25 лет. Для дальнейшей перевозки грузы, перевозимые по железной дороге на этом участке, требуют перевалки на автотранспорт.

Фактически этот участок работает как дублер старого автомобильного моста через р. Астара-чай, который уже не справляется с интенсивным движением грузового автотранспорта через границу. В 2022 г. начались реальные и интенсивные работы по постройке нового автомобильного моста через границу (территориально около железнодорожного моста) [Продолжается строительство..., 2022].

В ноябре 2022 г. было объявлено, что со стороны Решта завершены инфраструктурные работы на протяжении 10 км и начались работы на 11,5 км со стороны Астары [Железная дорога Решт – Астара..., 2022].

Однако, несмотря на «долгострой» и прочие негативные факторы как политического, так и экономического характера, последние собы-

⁵ В различных источниках приводятся разные значения длины этого участка. Разница в несколько километров представляется несущественной.

тия позволяют смотреть на достройку ветки Решт – Астара со сдержанным оптимизмом: Россия и Иран в мае 2023 г. подписали соглашение по достройке железнодорожного участка Решт – Астара. «Президент России Владимир Путин вместе с президентом Ирана Ибрахимом Раиси принял участие в церемонии по видеосвязи» [Россия и Иран подписали..., 2023]. Проектом предусмотрено устройство рельсового пути как широкой «русской» колеи 1520 мм, так и иранской (европейской) 1435 мм в виде совмещенной колеи. Планируется на первом этапе укладка европейской колеи. Согласно проектным решениям со стороны Ирана, строительство участка Решт – Астара займет четыре года [Министерства транспорта..., 2023].

Следует отметить, что за прошедшие годы, когда велись разговоры о строительстве этой ветки, вопрос о выкупе земли под строительство так и не был окончательно решен. Дорога будет проходить по прибрежным территориям, имеющим высокую стоимость.

Для повышения эффективности Западного маршрута Ираном предпринимаются дополнительные шаги, а именно: начато строительство 35-километровой железной дороги Решт – Каспиан (Каспиан – порт на берегу Каспия в свободной торгово-промышленной зоне «Энзели»), построено 11 км [Каледжи, 2023]. По иранским данным на май 2023 г. работы выполнены на 72% (на 85% в инфраструктурной части) [Russia's role..., 2023].

Экспертная оценка на основе данных из открытых источников стоимости строительства основного участка Решт – Астара, приведенная в докладе Евразийского Банка Развития в 2022 г. [Международный транспортный коридор..., 2022, с. 57], составила 1 млрд долл. Вице-премьер РФ Александр Новак 17 мая озвучил стоимость проекта в 1,6 млрд евро [На проект ж/д..., 2023] (выделяемый межгосударственный кредит на этот проект – 1,3 млрд евро, доля РФ в кредите составляет 85%).

Также проводятся работы на этом маршруте для улучшения автомобильных перевозок. На территории Азербайджана завершается строительство новой дороги Баку – Губа (Куба) – граница РФ [Строительство первой платной..., 2023] длиной 152 км. 17 марта 2023 г. Азербайджан открыл после реконструкции пропускной пункт Ханоба на границе с РФ, способный пропустить в одном направлении 550 грузовых автомобилей, 30 пассажирских автобусов и до тысячи легковых автомобилей и пассажиров [Открытие пограничного пункта..., 2023].

На территории РФ строительство объездов вокруг городов Хасавюрт и Дербент включены в пятилетний план строительства. Эти объезды позволят снизить временные издержки и расход топлива для автотранспорта [В план дорожного строительства..., 2022].

Таблица 1

**Объемы и стоимость перевозок за январь-март 2023 г.
по различным маршрутам транспортного коридора «Север – Юг»**

Маршрут	Объем перевезенных грузов	Стоимость перевозки, долл. за TEU	Объем перевезенных грузов, %
Западный	2,2 млн т	6500	94,07
Транскаспийский	74,2 тыс. т	7000	3,17
Восточный	64,5 тыс. т	7000	2,76

Источники: ПортНьюс – Информационно-аналитическое агентство. 31.03.2023. <https://portnews.ru/news/345157/>; Ведомости. 28.03.2023

Как показывают данные таблицы 1, в настоящее время наиболее интенсивно используется Западный маршрут. Учитывая скорое завершение строительства железной дороги Решт – Астара, можно считать, что в ближайшей перспективе этот маршрут останется основным.

В среднесрочной перспективе велика вероятность повышения значимости Каспийского маршрута, учитывая, что он напрямую соединяет Россию и Иран. Увеличение грузооборота на этом маршруте требует больших вложений в портовую, речную и дорожную инфраструктуру, увеличения количества и типов судов, в том числе ледокольных.

Восточный маршрут также имеет хорошие перспективы в краткосрочной и среднесрочной перспективах, учитывая возможный реэкспорт товаров со стороны Турции и заинтересованность Казахстана в транзитном потенциале Ирана.

Нефизические «барьеры», затрудняющие движение грузов, в данной статье не рассматриваются, но они играют немаловажную роль в скорости прохождения грузов и стоимости. Это и весогабаритные нормы (и различия в процедурах выдачи разрешений на перевозку крупногабаритных/тяжеловесных грузов), и взаиморасчеты, и визы для профессиональных водителей, несогласованные таможенные процедуры (разные информационные системы, различия таможенного регулирования в транзитных странах в части предъявляемых требований и процедур и др.), отсутствие предсказуемости в работе сервисов, особенно в портах Ирана, и многое другое.

Создание единого управляющего центра МТК «Север – Юг» не только поможет решать текущие проблемы в организации перевозок, но и позволит создать работающую систему транспортного коридора (т. е. совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок). Планирование сроков и объемов инфраструктурных проектов, увеличивающих мощность транспортного

коридора, организацию мероприятий по устранению «нефизических барьеров» также выгоднее производить из единого центра. Кроме того, единый орган управления будет способствовать лоббированию интересов МТК «Север – Юг» как в рамках внутригосударственных отношений, так и в межгосударственных отношениях. Учитывая важность транспортного коридора «Север – Юг» в текущей геополитической и экономической ситуации, в условиях растущей заинтересованности бизнес-кругов в этом маршруте, необходимо решать не только инфраструктурные проблемы, значимость которых возрастает при практической реализации такого крупного инфраструктурного проекта как МТК «Север – Юг», но и организационные.

Литература / References

1. Голубчик А. М. Дежавю МТК «Север – Юг» // Вестник транспорта. 2022. № 10. С. 15–17 [Golubchik A. M. Deja vu ITC “North – South” // Bulletin of Transport. 2022. No. 10. Pp. 15–17 (in Russian)].
2. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Министерство транспорта Российской Федерации. Отчетный период: 2020 год (Итоговая редакция). М., 2021. 295 с. [Report on the Implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030. Ministry of Transport of the Russian Federation. Reporting Period: 2020 (Final version). Moscow, 2021. 295 p. (in Russian)].
3. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Министерство транспорта Российской Федерации. Отчетный период: 2021 год (Итоговая редакция). М., 2022. 258 с. [Report on the Implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030. Ministry of Transport of the Russian Federation. Reporting Period: 2021 (Final version). Moscow, 2022. 258 p. (in Russian)].
4. Дудакова А. В., Заика Р. А. Анализ изменений в области международных транспортных коридоров и их роль в развитии транзитного потенциала России // Развитие современной науки и технологий в условиях трансформационных процессов: Сборник материалов IV Международной научно-практической конференции, Москва, 29 июля 2022 года. М.: Общество с ограниченной ответственностью “Издательство АЛЕФ”, 2022. С. 272–277 [Dudakova A. V., Zaika R. A. Analysis of Changes in the Field of International Transport Corridors and their Role in the Development of the Transit Potential of Russia // Development of Modern Science and Technology in the Context of Transformational Processes: Collection of Materials of The IV International Scientific and Practical Conference, Moscow, 29 July 2022. Moscow: Limited Liability Company “ALEF Publishing House”, 2022. P. 272–277 (in Russian)]. – EDN HTTXSR.
5. Мальшева Д. Международный транспортный коридор «Север–Юг» в стратегии России // Россия и новые государства Евразии. 2021. № II (LI). С. 59–72 [Malysheva D. International transport corridor “North-South” in the strategy of Russia // Russia and the new states of Eurasia. 2021. No. II (LI). Pp. 59–72 (in Russian)]. DOI: 10.20542/2073–4786–2021–2–59–72. – EDN ZIXORC.

6. Маркаров А., Давтян В. О перспективах поставок газа из Ирана в Европу по территории Армении // *Геоэкономика энергетики*. 2022. № S1. С. 1–4 [Markarov A., Davtyan V. On the Prospects of Gas Supplies from Iran to Europe through the Territory of Armenia // *Geoeconomics of Energy*. 2022. No. S1. Pp. 1–4 (in Russian)]. – EDN NYCMEQ.
7. Маркелов К. А. История и современность в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022. № 1(70). С. 98–109 [Markelov K. A. History and Modernity in the Development of the International Transport Corridor “North – South” // *Caspian Region: Politics, Economics, Culture*. 2022. No. 1(70). Pp. 98–109 (in Russian)]. DOI 10.54398/1818–510X_2022_1_98. – EDN UMWOMU.
8. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский Банк Развития. 2022. 86 с. [International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Reports and working papers 22/2. Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank, 2022. 86 p. (in Russian)].
9. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. 512 с. [Nazarenko V. M., Nazarenko K. S. Transport support of foreign economic activity. Moscow: Center for Economics and Marketing, 2000. 512 p. (in Russian)].
10. О ратификации Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг». Федеральный закон N24-ФЗ. 12 марта 2002 г. [On the Ratification of the Agreement on the International Transport Corridor “North – South”. Federal Law N24-FZ. March 12, 2002 (in Russian)] URL: <https://docs.cntd.ru/document/901812460>.
11. Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг». Ратифицировано Федеральным законом РФ от 12 марта 2002 года N24-ФЗ [Agreement on the International Transport Corridor “North – South”. Ratified by the Federal Law of the Russian Federation of March 12, 2002 N24-FZ (in Russian)]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901828641>.
12. Цветков В. А. и др. Эволюционное развитие национальных транзитных систем на основе выдвижения новых инфраструктурно-интеграционных инициатив в створе МТК «Север – Юг» // *Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право*. 2017. № 6. С. 55–85 [Valeriy A. Tsvetkov et al. Evolutionary Development of National Transit Systems Based on Nomination of New Infrastructural Integration Initiatives in the MTS Street «North – South» // *Scientific Review. Series 1. Economics and Law*. 2017. No. 6. Pp. 55–85 (in Russian)]. DOI 10.26653/2076–4650–2017–6–04. – EDN XNBGEX.
13. Усманов Р. Х., Головин В. Г. МТК «Север – Юг»: от геополитики к геоэкономике формирующегося пространства большого Каспия // *Каспий XXI века: пути устойчивого развития: Материалы Международного научного форума, Астрахань, 19–20 февраля 2020 года / Составители: К. А. Маркелов [и др.]. Астрахань: Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2020. С. 337–340 [Usmanov R. Kh., Golovin V. G. ITS “North-South”: from Geopolitics to Geo-Economics of the Emerging Space of the Large Caspian // *Caspian Of The 21th Century: Ways of Sustainable Development: Proceedings of the International Scientific Forum, Astrakhan, February 19–20, 2020 / Compiled by: K. A. Markelov [et al.]. Astrakhan: Astrakhan State University, Astrakhan University Publishing House, 2020. Pp. 337–340 (in Russian)]. – EDN SKWWBG.**

Электронные ресурсы / Electronic sources

1. Александр Новак: Торгово-экономическое сотрудничество России и Ирана продолжает демонстрировать устойчивый рост // Новости – Правительство России. 01.11.2022. URL: <http://government.ru/news/46947/> (дата обращения: 25.05.2023).
2. В план дорожного строительства до 2027 года включили объезды вокруг Хасавюрта и Дербента // Интерфакс: новости. 31.12.2022. URL: <https://www.interfax.ru/russia/879382> (дата обращения: 25.05.2023).
3. Гармсар – Инче Борун и Марун. Россия и Иран подписали ряд важных документов // Neftegaz.ru. 2.02.2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/partnership/757293-garmsar-inche-borun-i-marun-rossiya-i-iran-podpisali-ryad-vazhnykh-dokumentov/> (дата обращения: 25.05.2023).
4. Грузооборот Каспийского бассейна в марте 2023 вырос в 2 раза // SeaNews | Информационно-аналитическое агентство. 12.05.2023. URL: <https://seanews.ru/2023/05/12/ru-gruzooborot-kaspijskogo-bassejna-v-marte-2023-vyros-v-2-raza/> (дата обращения: 25.05.2023).
5. Грузоперевозки по МТК «Север – Юг» через Туркменистан выросли до 62 тыс. тонн // ПортНьюс – Информационно-аналитическое агентство. 11.12.2022. URL: <https://portnews.ru/news/339975/> (дата обращения: 25.05.2023).
6. Железная дорога Решт – Астара – на шаг ближе к реализации // Информационное агентство Исламской Республики (ИРНА). 13.11.2022. URL: <https://ru.irna.ir/news/84940948/Железная-дорога-Решт-Астара-на-шаг-ближе-к-реализации> (дата обращения: 25.05.2023).
7. Каледжи В. Сотрудничество Ирана и России в строительстве маршрута Решт – Астара // Клуб «Валдай». 30.03.2023. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/stroitelstvo-marshruta-resht-astara/> (дата обращения: 25.05.2023).
8. Каспийские порты России в свете новой логистики // Главные новости – Морские вести России. 09.01.2023. URL: <https://morvesti.ru/exclusive/100291/> (дата обращения: 25.05.2023).
9. Контейнерооборот Каспийского бассейна в марте 2023 вырос в 4,8 раза // SeaNews | Информационно-аналитическое агентство. 11.05.2023. URL: <https://seanews.ru/2023/05/11/ru-kontejnerooborot-kaspijskogo-bassejna-v-marte-2023-vyros-v-4-8-raza/> (дата обращения: 25.05.2023).
10. Коридор «Север – Юг» заработал: в Астрахань из Питера направился груз для Индии // ast-news.ru – Астраханские новости. 14.06.2022. URL: <https://ast-news.ru/node/koridor-sever-yug-zarabotal-v-astrakhan-iz-pitera-napravilsya-gruz-dlya-indii/> (дата обращения: 25.05.2023).
11. Коридор «Север – Юг» не справляется с возросшим грузопотоком – ПЭК // Виртуальная таможня – Таможенно-логистический портал. 28.03.2023(1). URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=koridor_sever_yug_ne_spravlyaetsya_s_vozrosshim_gruzopotokom_-_pek (дата обращения: 25.05.2023).
12. Коридор «Север – Юг» не справляется с возросшим грузопотоком // «Ведомости» – ведущее деловое издание России. 28.03.2023(2). URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/03/28/968353-koridor-sever-yug-ne-spravlyaetsya-s-vozrosshim-gruzopotokom> (дата обращения: 25.05.2023).

13. К строительству железной дороги Казвин – Решт – Астара приступят в начале 2005 года – глава ОАО «РЖД» // РИА Новости. 20.05.2004. URL: <https://ria.ru/20040520/593963.html> (дата обращения: 25.05.2023).
14. Лекух Д. Россия превратит Каспий в магистраль до Индии // РИА Новости. 26.05.2021. URL: <https://ria.ru/20171113/1508694590.html> (дата обращения: 25.05.2023).
15. Леонов А. Вместо Суэца: из Каспия – в Индийский океан // Столетие. Информационно-аналитическое издание фонда исторической перспективы. 16.04.2021 URL: https://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/vmesto_sueca_iz_kaspija_v_indijskij_ocean_180.htm (дата обращения: 25.05.2023) (дата обращения: 25.05.2023).
16. Министерства транспорта Ирана, Азербайджана и РФ готовят межправсоглашения о строительстве ж/д участка Решт – Астара // Морские вести России. 17.03.2023. URL: <https://morvesti.ru/news/1678/101584/> (дата обращения: 24.05.2023).
17. На верфи ОСК в Астрахани заложен головной контейнеровоз проекта 00108 // Объединенная судостроительная корпорация. 04.05.2023. URL: <https://www.aosk.ru/press-center/news/na-verfi-osk-v-astrakhani-zalozhen-golovnoy-kontejnerovoz-proekta-00108/> (дата обращения: 25.05.2023).
18. На проект ж/д участка Решт – Астара выделили межгосударственный кредит в €1,3 млрд // Новости в России и мире – ТАСС. 17.05.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17767315> (дата обращения: 25.05.2023).
19. Открытие пограничного пункта Ханоба позволит значительно расширить товарооборот Азербайджана с Россией – Шахин Мустафаев // Trend – Новости Азербайджана. Турция, Иран, Центральна Азия. 17.03.2023. URL: <https://www.trend.az/azerbaijan/business/3724622.html> (дата обращения: 25.05.2023).
20. Продолжается строительство новой дороги и моста в направлении границы с Ираном. // Azərbaycan Avtomobil Yolları. 25.05.2022. URL: <http://www.aayda.gov.az/ru/news/3788/prodolzaetsya-stroitelstvo-novoi-dorogi-i-mosta-v-napravlenii-granicy-s-iranom> (дата обращения: 25.05.2023).
21. Путин поручил углубить дно Волго-Каспийского морского канала для судов осадкой до 4,5 м. // Информационное агентство ТАСС. 12.12.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16573393> (дата обращения: 25.05.2023).
22. РЖД договорились о скидках на восточном маршруте МТК «Север – Юг». 31.03.2023 // ПортНьюс – Информационно-аналитическое агентство. URL: <https://portnews.ru/news/345157/> (дата обращения: 25.05.2023).
23. Россия, Азербайджан и Иран поняли, чего не хватает МТК «Север – Юг» // Lorigus – Логистика в России. 2.02.2022. URL: <https://logirus.ru/news/infrastructure/rossiya-azerbaydzhani-iran-ponyali-chego-ne-khvataet-mtk-sever-yug.html> (дата обращения: 25.05.2023).
24. Россия и Иран подписали соглашение по достройке ж/д участка Решт – Астара. 17.05.2023 // Новости Интерфакс. URL: <https://www.interfax.ru/russia/901822> (дата обращения: 25.05.2023).
25. Сажин В. К вопросу о МТК «Север – Юг» – проблемы и перспективы // Журнал «Международная жизнь». 26.07.2022. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/36291> (дата обращения: 25.05.2023).

26. Строительство первой платной дороги в Азербайджане завершится в конце года // Trend – Новости Азербайджана. Турция, Иран, Центральная Азия. 17.05.2023. URL: <https://www.trend.az/business/3749276.html> (дата обращения: 25.05.2023).
27. First ro-ro ship docks at Iran's Noshahr port after 21 years // Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture. 02.05.2022. URL: <https://en.otaghiranonline.ir/news/33679> (accessed: 25.05.2023). (На англ. яз).
28. Iran orders Russia to build ship for use in joint port // PressTV. 04.01.2023. URL: <https://www.presstv.ir/Detail/2023/01/04/695708/Iran-Russia-ship-building-Caspian-port-corridor-> (accessed: 25.05.2023). (На англ. яз).
29. Russia's role in Iran's mega railway project // Mehr News Agency. 17.05.2023. URL: <https://en.mehrnews.com/news/200832/Russia-s-role-in-Iran-s-mega-railway-project> (accessed: 25.05.2023). (На англ. яз).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Федулов Илья Викторович – канд. техн. наук, лаборант-исследователь, Отдел экономических проблем, Институт востоковедения Российской академии наук, Москва, Россия

Fedulov Iliia V. – Ph.D. (Engineering), Research Assistant, Department of Economic Studies, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Science, Moscow, Russian Federation

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Поступила в редакцию: 02.06.2023.

Одобрена после рецензирования и принята к публикации: 19.06.2023.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares that there is no conflict of interest.

Article info

Submitted: 02.06.2023.

Approved after peer reviewing and accepted for publication: 19.06.2023.

The author has read and approved the final manuscript.