УДК 656.073

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» И ФОРМИРОВАНИЕ ЕГО ГРУЗОВОЙ БАЗЫ

♦♦♦♦♦

INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR AND FORMATION OF ITS CARGO BASE

Власова Александра Владимировна
Кубанский государственный технологический университет
alex_gars05@bk.ru

Лебедев Евгений Александрович
Кубанский государственный технологический университет
lebedew49@mail.ru

Мисюра Даниил Васильевич
Кубанский государственный технологический университет
dalin444@mail.ru

Надирян София Левоновна
Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. Рассматривается международный транспортный коридор «Север-Юг». Анализируется его значение для России и для её южных административных образований. Исследуется роль южных регионов России в формировании грузовой базы данного МТК.

Ключевые слова: МТК «Север-Юг», грузовая база, экспорт, импорт, юг России, транспортировка, грузооборот.

Vlasova Alexandra Vladimirovna
Kuban State Technological University
alex_gars05@bk.ru

Lebedev Evgeny Aleksandrovich
Kuban State Technological University
8(861)2534294
lebedew49@mail.ru

Misyura Daniil Vasilyevich
Kuban State Technological University
dalin444@mail.ru

Nadiryan Sofia Levonovna
Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Annotation. This article considers the International North–South Transport Corridor, analyzes its importance for Russia and for its southern administrative entities, and investigates what role the southern regions of Russia play in the formation of the cargo base of this ITC.

Keywords: International North–South Transport Corridor, cargo base, exports, imports, southern Russia, transportation, cargo turnover.

В последние годы Россия сменила вектор своего внимание со стран Европы на страны Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии. Главной целью для России на данный момент является увеличение объёмов взаимной торговли с Китаем и Индией, которые стали главными партнёрами РФ на сегодняшний день. Поэтому одним из важнейших международных транспортных коридоров для России становится международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг». Данный коридор (рис. 1) имеет следующие преимущества:

1. Кратчайшее расстояние для перевозки различных видов грузов для стран Южной Азии, Восточной Африки, Ближнего Востока.
2. Коридор имеет комбинированный характер- возможность использования различного вида транспорта: автомобильного, железнодорожного и водного
3. Присутствуют резервы пропускной способности

Так же хочется отметить, что коридор пользуется большой актуальностью и имеет три основных маршрута относительно Каспийского моря.

Транскаспийская ветка МТК «Север-Юг» подразумевает проход грузов через порты Астрахани и Махачкалы, что позволяет соединить порты России и Ирана. С начала 2023 года было отмечено увеличение объёмов поставок грузов по сравнению с предыдущим годом – с 5,5 тыс до 19,1 тыс тонн [1, с. 263–264].

За последние годы нагрузка на данный коридор возросла, что привело к тому, что пропускные и перерабатывающие способности железнодорожной инфраструктуры стран не справляются с растущими объемами перевозок. Из-за чего срок доставки грузов увеличился в данном направлении, что привело к перенаправлению грузопотоков на западную и восточную ветки.

Рисунок 1 – Основные направления МТК «Север-Юг»

Главным недостатком западного маршрута через Азербайджан и Иран является отсутствие железной дороги на участке Решт-Астара. На данном участке протяженностью 162 км был задействован автомобильный транспорт, из-за чего грузы шли порядка 30 суток. Но в мае 2023 года лидеры РФ и Ирана подписали соглашение на строительство железной дороги на данном участке, что приведет к снижению времени поставки груза до 10 суток, снизит стоимость транспортировки и увеличит объёмы перевозки на данном маршруте.

Восточная ветка обеспечивает непрерывное железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через Казахстан и Туркменистан. Главными недостатками данной ветки являются:

1. **Недостаточное количество** приемоотправочных путей, площадок для перегрузки контейнеров и временного хранения грузов на пограничных станциях Инче-Бурун и Серахс, где стыкуются колеи разных ширин.
2. **Ограничения по весу и габаритам грузов** в Инче-Бурун из-за скалистой местности.
3. **Слабая развитость железных дорог** в восточной части Ирана, что не позволяет расширить пропускную способность более чем до 10 млн тонн в год.

Но не смотря на все эти недостатки главное преимущество данной ветки заключается в том, что имеется возможность отправлять наливные и насыпные грузы, в том числе огромные партии сырья, которые проблематично перегружать на другие виды транспорта, например уголь, лесопильные материалы, удобрения, ГСМ, различные химические компоненты.

Поэтому евразийский банк-развития, в своей исследовательской работе, для увеличения объёмов перевозок по МТК «Север-Юг» по всем направлениям отмечают [2, с. 16]:

- «По Западному маршруту коридора МТК «Север-Юг» автомобильный транспорт обеспечивает наиболее быструю доставку грузов за счет отсутствия перегрузок и переоформления в пути следования. Этому также способствует развитая автодорожная инфраструктура коридора в России, Азербайджане и Иране.
- Также на Западном маршруте использование железнодорожного транспорта дает возможность в короткие сроки организовать контейнерные сервисы доставки грузов между Беларусью/Россией и Турцией с использованием унифицированной накладной ЦИМ/ СМГС. После завершения строительства участка между Рештом и Астарой станет возможным организовать контейнерные сервисы в иранский порт Бендер-Аббас с перегрузкой контейнеров или перестановкой вагонных тележек на станции Астара.

• Восточный железнодорожный маршрут дает уникальную возможность организовать доставку грузов из районов Западной Сибири и Урала через Казахстан, Туркменистан в порт Бендер-Аббас. Восточный маршрут может использоваться для доставки грузов и из центральных районов России, что было наглядно продемонстрировано в 2022 г. в ходе проведенной АО «РЖД-Логистика» пилотной перевозки контейнеров из подмосковного Чехова в Индию через Казахстан, Туркменистан и Иран. Также в сентябре 2022 г. завершена пилотная перевозка пятидесяти 4-футовых контейнеров с грузом автокомпонентов из Китая в Иран по Восточному железнодорожному маршруту.

• На Транскаспийском маршруте для некоторых грузов (металлы, древесина, минеральные удобрения, зерно, контейнерные грузы) будет востребован водный транспорт. Его использование позволит осуществлять перевозку судами смешанного плавания «река-море» из центральных районов России в иранские каспийские порты с последующей доставкой грузов автомобильным или железнодорожным транспортом в порты Персидского залива».

Из чего следует, что автомобильный транспорт остаётся важнейшим звеном в поставке грузов на МТК «Север-Юг». Поскольку железнодорожный транспорт на данном маршруте не может обеспечить достаточной пропускной способности на данный момент, а использование водного вида транспорта возможно лишь на отдельных участках маршрута. В дальнейшем модернизация и улучшение железнодорожных путей и сообщений поможет снизить время доставки, её цену и увеличит качество транспортного обслуживания грузоперевозок.

Для обеспечения транспортного обслуживания экспортно-импортной грузовой базы с использованием этого МТК имеет большое значение для административных образований России, по территории или вблизи которых он проходит, которые имеют различную транспортную инфраструктуру.

Из всех южных регионов Российской Федерации можно выделить основные, которые вносят главный вклад в формирование грузовой базы. Такими регионами являются:

1. Ставропольский край благодаря своим природным и экономическим ресурсам обладает огромным экспортным потенциалом для образования грузовой базы. Так, например благодаря своей сельскохозяйственной продукции из края идет на экспорт пшеница, ячмень, овощи, фрукты и молочная продукция. Так же в регионе развивается пищевая промышленность, химическая и текстильная, и машиностроительная, что тоже формирует грузовую базу для МТК «Север-Юг». В регионе развита транспортная инфраструктура, а логистические центры и компании такие как «МегаТранс» и «Деловые линии» способствуют быстрому и эффективному перемещению грузов.

2. Краснодарский край активно участвует в экспорте своей продукции в страны Кавказа, Ближнего-Востока и другие. Край является одним из крупнейших агропромышленных регионов России, здесь производиться зерно, овощи, фрукты, молочные продукты, мясо. Этих продуктов хватает, как и на обеспечение внутренних нужд страны так и на экспорт. Так же в регионе развит промышленный сектор, который включает предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции, производство строительных материалов, химическую и пищевую промышленность. Краснодарский край имеет одну из самых развитых транспортных инфраструктур в стране, огромное количество автомобильных дорог, железнодорожных путей, а также возможность применения водного вида транспорта благодаря портовым терминалом таким как Новороссийск.

3. Благодаря своему географическому положению Ростовская область занимает важное место в формировании грузовой базы для МТК «Север-Юг».

Здесь выращиваются зерновые культуры, подсолнечник, фрукты и различные овощи, что в последствии идет на продажу в другие страны. Так же в данном регионе развито машиностроение, химическая, пищевая и легкая промышленность. Регион имеет множество логистических центров и складских комплексов, что облегчает организацию хранения и распределения грузов.

4. Астраханская область – это ключевой регион МТК «Север-Юг». Транспортная система данного региона включает все виды транспорта: судоходные пути и порты, автомобильные и железнодорожные дороги, а также международные аэропорты. Порт Астрахань состоит из 19 причальных комплексов, из которых 14 специализируются на перевалке грузов. Все грузовые терминалы оборудованы складскими площадями и оснащены перегрузочной техникой, большинство из них имеют внутрипортовые железнодорожные линии. Основные экспортные направления занимают рыба, зерновые культуры, нефтяные

масла и продукты их переработки, корма для животных, а также рыбий жир и его фракции. Данные продукты экспортируются по МТК «Север-Юг» в страны Ближнего и Дальнего Востока, Центральной и Южной Азии.

5. Республика Адегея расположена в юго-западной части России и вносит свой вклад в образование грузовой базы для МТК «Север-Юг». Здесь расположены различные складские помещения, погрузо-разгрузочные площадки и другое оборудование. Так же развиты и автотранспортные и железные сообщения, из чего можно сделать вывод, что транспортная инфраструктура довольно развита. Что касается товаров, вливающихся в МТК это в первую очередь зерновые культуры, фрукты, овощи и семечки. Помимо пищевой продукции в регионе так же имеется промышленная отрасль: деревообрабатывающие предприятия, металургические целлюлозно-бумажные. Например, товары из металла пользуются спросом в таких странах как Китай, ОАЭ и Казахстан. Турция, Иран и Египет закупают в основном сельскохозяйственную продукцию.

6. Республика Дагестан так же формирует грузовую базу для МТК «Север-Юг». В данном регионе хорошо развиты сельское хозяйство, промышленное производство. Так же в Дагестане развиты автомобильные и железнодорожные дороги, имеются порты, которые непосредственно дают доступ к МТК «Север-Юг», что позволяет производить экспорт местных товаров в самый кратчайший срок. Основные категории грузов, идущих на экспорт: овощи, фрукты, зерновые и бобовые культуры, строительные материалы, металл и металлические конструкции, текстильные изделия, а также нефть, газ и нефтепродукты. Основными потребителями товаров из дагестана являются Иран, Казахстан, Узбекистан, а также страны дальнего зарубежья Китай, Ирак и Турция

Экспорт-импорт этих административных образований:

Таблица 1 – Внешняя торговля Краснодарского края с Китаем, Индией и Ираном в период с 2020–2022 годы, в млн $, (млрд ₽) [3]

Год	Страна	Экспорт	Импорт
2020	Китай	488 (49,085)	692 (69,604)
2020	Индия	163 (16,395)	58,6 (5,894)
2020	Иран	1,6 (0,16)	17 (1,709)
2021	Китай	591 (59,445)	922 (92,738)
2021	Индия	55 (5,532)	22,2 (2,232)
2021	Иран	32,3 (3,249)	6,4 (0,643)
2022	Китай	536 (53,913)	1100 (110,642)
2022	Индия	120,3 (12,100)	58,6 (5,894)
2022	Иран	71,1 (7,151)	10,1 (1,015)

Таблица 2 – Внешняя торговля Ростовской области с Китаем, Индией и Турции в период с 2020–2022 годы, в млн $, (млрд ₽) [3]

Год	Страна	Экспорт	Импорт
2020	Китай	236,52 (23,788)	557 (55,352)
2020	Индия	14 (1,408)	19,8 (1,967)
2020	Турция	1900 (191,110)	148 (14,707)
2021	Китай	17,32 (1,740)	673,48 (66,927)
2021	Индия	2,3 (0,231)	27 (2,683)
2021	Турция	2541 (255,584)	184,76 (18,360)
2022	Китай	375 (37,265)	712,13 (70,768)
2022	Индия	32 (3,180)	27 (2,683)
2022	Турция	2611 (259,470)	231,4 (22,995)

Таблица 3 – Внешняя торговля Астраханской области с Китаем, Индией и Ираном в период с 2020–2022 годы, в млн $, (млрд ₽) [3]

Год	Страна	Экспорт	Импорт
2020	Китай	80,3 (7,979)	11,3 (1,122)
2020	Индия	173,4 (17,231)	9,1 (0,904)
2020	Иран	62 (6,161)	11,9 (1,182)
2021	Китай	88 (8,745)	2,1 (0,208)
2021	Индия	93 (9,241)	11,2 (1,113)
2021	Иран	122,8 (12,203)	35,9 (3,567)
2022	Китай	120,1 (12,133)	64 (6,360)
2022	Индия	135,2 (13,435)	96 (9,540)
2022	Иран	132,2 (13,137)	46 (4,571)

Приведенные материалы свидетельствуют о значимой доле генерации грузовой базы для МТК «Север-Юг» всеми рассматриваемыми административными образованиями юга России.

Литература

1. Анализ грузооборота по международному транспортному коридору «Север-Юг» и оценка для перевозки грузов в грузовых поездах по твердому расписанию / Л.А. Выдашенко [и др.] // Бюллетень науки и практики. – 2023. – Т. 9. – № 12. – С. 263–270.
2. Винокуров Е. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура / Е. Винокуров [и др.]. – Алаты, М. : Евразийский банк развития. – 2022. – 16 с. – URL : https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura
3. Южное таможенное управление. Внешняя торговля субъектов ЮФО за 2020–2022 годы. – URL : https://yutu.customs.gov.ru/folder/141062 (дата обращения 07.12.2024).

References

1. Analysis of freight turnover along the international transport corridor «North-South» and assessment for the transportation of goods in freight trains according to a fixed schedule / L.A. Vydashchenko [et al.] // Bulletin of Science and Practice. – 2023. – Vol. 9. – № 12. – P. 263–270.
2. Vinokurov E. International transport corridor «North – South»: investment decisions and soft infrastructure / E. Vinokurov [et al.]. – Alaty, M. : Eurasian Development Bank. – 2022. – 16 p. – URL : https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura
3. Southern Customs Administration. Foreign trade of the subjects of the Southern Federal District for 2020–2022. – URL : https://yutu.customs.gov.ru/folder/141062 (date of application 07.12.2024).