

УДК 339.97

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ
КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ»***Вискова А. Ю.*

Донской государственной технической
университет, Ростов-на-Дону, Российская
Федерация

viskova.anastasya@yandex.ru

Рассматриваются проблемы и перспективы при строительстве Россией международного транспортного коридора «Север-Юг», который позволит выстроить отношения стратегического партнерства со странами Прикаспийского региона, укрепить связи России со странами Персидского залива и Южной Азии, обеспечит развитие евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям.

Ключевые слова: транспортный коридор, порт, железная дорога, экспорт, Север-Юг, международное сообщение, транзит, Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Введение. 22 ноября 2008 г. в России была утверждена транспортная программа развития Российской Федерации сроком до 2030 года. основополагающие задачи планируется решать путем развития сферы услуг транспортных перевозок за рубеж и выхода на мировой транспортный уровень, осуществления реализации транзитных мощностей государства в структуре международных транспортных коридоров (МТК)[1].

МТК «Север-Юг» и его возможности. Транспортный коридор — это высокотехнологичная транспортная система. В рамках такой системы на конкретном направлении формируются транспортные пути сообщения, обеспечивающие массовую перевозку грузов между густонаселенными районами. Транспортные коридоры, формируемые в международных сообщениях, называют международными транспортными коридорами (МТК). Они наиболее эффективно функционируют в условиях единого таможенного и экономического пространства. Поставленные цели будут достигаться путем развития логистической инфраструктуры на территории государства и формирования в транспортных узлах, играющих ведущую роль, ключевой системы мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ). Строительство таких центров обеспечит первоклассный уровень сервиса товароматериальных потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.

МТЛЦ обеспечивают согласованное взаимодействие всех видов транспорта и других участников логистического процесса и организуют транспортно-логистическое обслуживание [2].

На рис. 1 представлена схема расположения на территории России ключевой системы МТЛЦ в транспортных узлах.

UDC 339.97

**INTERNATIONAL TRANSPORT
CORRIDOR «NORTH-SOUTH»***Viskova A. Yu.*

Don State Technical University, Rostov-on-Don,
Russian Federation

viskova.anastasya@yandex.ru

The article discusses problems and prospects in the construction by Russia of the international transport corridor "North-South", which will allow building strategic partnership with the countries of the Caspian region, strengthening ties of Russia with the countries of the Persian Gulf and South Asia, as well as it will ensure the development of Euro-Asian transport on domestic transport communications.

Keywords: transport corridor, port, railway, export, North-South, international communication, transit, Transcaspien route.

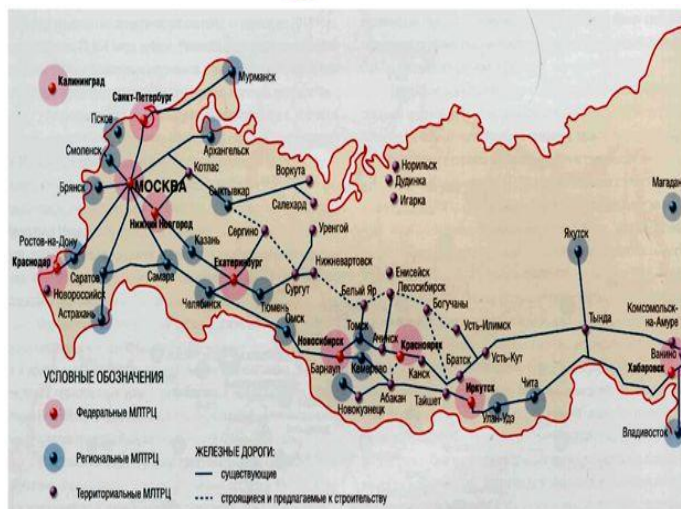


Рис. 1. Принципиальная схема размещения развития и размещения опорной сети МТЛЦ в транспортных узлах на территории России, в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам

Министерство транспорта России выступило в роли инициатора строительства международного транспортного коридора "Север-Юг", часть которого будет проходить по территории России. Перспективой разработки этого коридора является налаживание партнёрских стратегических связей России с государствами Прикаспийского региона. В задачи построения пути заложено упрочение отношений нашей страны с государствами Южно-Азиатского региона и Персидского залива, налаживание организации транзитных евроазиатских перевозок по транспортным путям России.

Подписание соглашения о создании международной транспортной коммуникации "Север-Юг" состоялось 12 сентября 2000 г. между Россией, Индией и Ираном. 21 мая 2002 г. в Санкт-Петербурге имело место официальное подписание соглашения министрами транспорта названных стран об открытии коридора. Протяженность коридора «Север-Юг» составляет 7200 км.



Рис. 2. МТК «Север-Юг»

Проектом «Север-Юг» всерьёз заинтересовались и другие возможные участники создаваемого транспортного пути. В числе одобренных Соглашение о создании маршрута стран оказались: Украина, Киргизия, Болгария, Армения, Азербайджан, Таджикистан, Казахстан, Белоруссия, Турция, Сирия и Оман.

МТК «Север-Юг» в южном направлении предполагает три маршрута грузовых перевозок на железнодорожном транспорте:

- Транскаспийская линия — следование транспорта через морские порты России (Махачкала, Оля и Астрахань) и портовые города Ирана (Бендер-Амирабад, Ноушехр и Бендер-Энзели);
- Западная линия коридора — железнодорожное следование через пограничные пункты Самур (Россия)-Ялама (Азербайджан) с перемещением на железнодорожную сеть государства Иран через пограничный пункт Астара (Азербайджан) - Астара (Иран);
- Восточная линия коридора — прямой железнодорожный трансферт через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с вхождением в Иранскую железнодорожную сеть через пограничные пункты Серахс (Туркменистан)-Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан)-Инче Бурун (Иран) [3].



Рис. 3. Три маршрута следования в южной части маршрута

Маршрут следования грузов из Индии в Россию и обратно пролегает по морю из Санкт-Петербурга вдоль западного побережья Европы через Суэцкий канал (рис. 1). Время нахождения груза в пути от Москвы до порта Мумбаи составляет около 40 суток. Маршрут, предлагаемый к внедрению, более экономичен и рационален: Санкт-Петербург-Москва-Астрахань-Баку-Бендер-Аббас (побережье Персидского залива, порт на юге Ирана)-Мумбаи с использованием железнодорожных, морских и автомобильных транспортных мощностей [4].

Коридор «Север-Юг» имеет преимущества в продолжительности перевозки и стоимости доставки. Время доставки из Индии в Россию по этому пути сокращается с 40 до 15–25 дней (если проводить параллель с курсом через Суэцкий канал, Босфор и Дарданеллы). Участие российских перевозчиков для транспортировки по коридору — важнейший аспект поддержания организации транспортной инфраструктуры России.

Преобладающие группы товаров, экспортируемые из России в Иран: древесина, черные металлы, злаки, картон, бумага, масла, жиры, машинное оборудование.

Иран, в свою очередь, экспортирует в Россию фрукты, овощи, соль, органические химические соединения, фармацевтическую продукцию, стекло, ковры и пряности. Индийско-российские торговые отношения распространяются на лекарства, химические продукты, табак,

чай, минеральные удобрения, газетную бумагу, нетрикотажную одежду и кожгалантерею. Индия является покупателем российского оружия [5].

По разработанным маршрутам следуют, в основном, грузы на экспорт из России назначением в Азербайджан и Иран [6].

С новым маршрутом потенциал для развития российского экспорта в Индию возрастает, начинаются поставки угля, нефтепродуктов, масел.

Сейчас используются маршруты №1 и №3.

Главная проблема маршрута №2 в отсутствии участка железной дороги (Казвин-Решт-Астара, потенциально соединяющая железные дороги Ирана и Азербайджана).

Транспортный участок данного маршрута в настоящее время находится на стадии становления. Россия, Иран, Индия и Азербайджан выступают в роли главных заинтересованных участников.

В 2018 году открыта дорога Казвин-Решт.

Участок железной дороги Решт-Астара, строящийся за счет финансирования со стороны Азербайджана, должен быть окончательно построен в течение трех лет.

В феврале 2018 г. был пущен первый поезд для апробации железнодорожной линии Астара (Азербайджан)-Астара (Иран).

Протяжённость железнодорожной линии Астара (Азербайджан)-Астара (Иран) 10 км, около 8 км из них — на азербайджанской территории и 2 км — на иранской.

На переговорах президента ОАО «РЖД» с руководителями железнодорожных администраций стран были определены области ответственности на протяжении пути. По РФ перевозчиком является АО «РЖД Логистика», в рамках Азербайджана, Ирана и Индии таковым выступает ООО «ADY EXPRESS».

Встреча ОАО «РЖД» с ЗАО «Азербайджанские Железные дороги» определила мультимодальный маршрут Индия-Иран-Азербайджан-Россия. По установленным конкурентоспособным сквозным ставкам транспортировка контейнерных грузов по определённому маршруту будет реализовываться на постоянно действующей основе.



Рис. 4. Альтернативные варианты маршрутов МТК «Север-Юг»

Заключение. Наиболее целесообразным является использование западной части коридора. С использованием этого направления снижаются логистические издержки и время доставки грузов транзитом при следовании через Азербайджан [7].

Окончание строительства железнодорожного пути Казвин-Решт- Бендер-Энзели и закладка нового железнодорожного пути Решт (Иран)-Астара (Иран)-Астара (Азербайджан) станет последней, пока отсутствующей, составляющей прямого железнодорожного сообщения западной ветви международного транспортного коридора «Север-Юг», выступающей связующим звеном между Европой и Ираном через российскую территорию.

Библиографический список

1. Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Российской Федерации. — Режим доступа : <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009> (дата обращения : 15.03.2019).
2. Резер, С. М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С. М. Резер, Т. А. Прокофьева, С. С. Гончаренко. — Москва : ВИНТИ РАН, 2010. — 311 с.
3. Дианов, И. Н. Анализ развития международного транспортного коридора «Север-Юг» [Электронный ресурс] // Научный журнал «Студенческий». — 2018. — № 7(27). — Режим доступа : <https://sibac.info/journal/student/27/101690> (дата обращения : 01.02.2019).
4. Об утверждении Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (с изменениями на 28 сентября 2018 года) [Электронный ресурс] / Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. — Режим доступа : <http://docs.cntd.ru/document/902130343> (дата обращения : 08.03.2019).
5. Проскурина, О. В. Специфика российского рынка транспортно-экспедиционных услуг // О. В. Проскурина // Строительство. Дороги. Транспорт : мат-лы междунар. науч.-практ. конф. — Ростов-на-Дону, 2015. — С. 69–70.
6. Окупаются ли затраты на строительство МТК «Север-Юг» [Электронный ресурс] / NEWS#SaveDonbassPeopleFromKievNazisArmy. — Режим доступа : <https://e-news.su/in-world/211520-okupyatsya-li-zatraty-na-stroitelstvo-mtk-sever-yug.html> (дата обращения : 24.03.2019).
7. Веремеенко, Е. Г. Вопросы моделирования терминально-логистических комплексов / Е. Г. Веремеенко // Строительство и архитектура — 2015 : мат-лы междунар. науч.-практ. конф. — Ростов-на-Дону, 2015. — С. 15–18.