



Павел ИВАНКИН,
президент Национального
исследовательского центра
перевозок и инфраструктуры

Коридор «СЕВЕР – ЮГ»: С ОПТИМИЗМОМ, НО БЕЗ ИЛЛЮЗИЙ

Международный транспортный коридор «Север – Юг» (МТК «Север – Юг») получил импульс к развитию благодаря санкциям, введенным Западом в отношении России и искусственно созданным препятствиям в перевозке российских грузов по традиционным транспортным маршрутам. Как сегодня складывается ситуация с МТК «Север – Юг», каковы здесь основные проблемы и перспективы?

История МТК «Север – Юг» не блещет рекордами. И тому есть понятное объяснение. На фоне стабильной работы и успешного развития других транспортно-логистических направлений – Северо-Западного, Азово-Черноморского и Дальневосточного – российские грузовладельцы относились к МТК «Север – Юг» как к своего рода экзотике. При наличии на юге страны, на Черном море, глубоководного порта Новороссийск с возможностью приема и обработки больших судов мелкий и «закрытый» Каспий грузовладельцев не интересовал. Незрелая и сложная инфраструктура, разные стандарты железнодорожной колеи, наличие нескольких администраций и бюрократические препоны, отсутствие единой тарифной политики также не способствовали развитию этого коридора.

События, развернувшиеся после февраля 2022 года, показали, что даже тотальные санкции не могут перекрыть все логистические маршруты. Нашел свою нишу и МТК «Север – Юг». Конечно, развить его за короткий срок непросто. Два года упорной работы властей, государственных компаний и частного бизнеса принесли ограниченный успех. Но коридор работает. Хотя работает напряженно и со многими шероховатостями.

Итак, что же из себя представляет международный транспортный коридор «Север – Юг»?

Глобально – это альтернатива прохождению Суэцкого канала при отправлении грузов из бассейна Балтийского моря в сторону Индии и других стран Южной Азии. При использовании коридора «Север – Юг» грузовладелец может сократить время в пути. Та-

кой вывод делается с учетом сокращения физического расстояния.

С российской стороны МТК «Север – Юг» фактически начинается в городе Астрахани, расположенном в дельте Волги. Он имеет три ветки: западную, транскаспийскую и восточную.

Западная сухопутная ветвь: Россия – Азербайджан – Иран.

Транскаспийская морская ветвь: Россия – Иран.

Восточная сухопутная ветвь: Россия – Казахстан – Туркменистан – Иран.

Наличие трех веток позволяет диверсифицировать маршруты перевозок внутри коридора и создать между ними конкуренцию. Но при этом и объем инвестиций также возрастает в 3 раза.

Западная ветвь ограничена однопутной железной дорогой между Россией и Азербайджаном, слабыми подходами со стороны сети российских железных дорог. Усиление подходов и строительство вторых путей – пока только в планах.

Транскаспийская ветвь ограничена осадкой Каспийского моря и малыми возможностями флота. Максимальная грузоподъемность судов 5–5,5 тыс. т. Дноуглубительных работ на Каспийском море не предполагается.

Восточная ветвь ограничена низкими возможностями железнодорожной инфраструктуры в Центральной Азии.

Обсуждаемые инвестиционные проекты, касающиеся расширения пропускной и провозной способности коридора «Север – Юг», носят в основном перспективный характер.

Коридор «Север – Юг» требует повышения уровня цифровой зрелости администраций Казахстана, Азербайджана и Ирана. Оперативно отследить нахождение вагона или контейнера, принять соответствующее управленческое решение или просто ускорить процесс в настоящее время затруднительно.

Основная направленность коридора – контейнерные перевозки, так как они лучше всего адаптированы к мультимодальности.



Раскатка коридора требует времени. И говорить о доходности для операторов пока рано.

Необходимо учитывать, что часть российских игроков, обладающих высокими компетенциями, находится под санкциями и их участие в развитии коридора, включая инвестиции, ограничено. Сопредельные страны (Азербайджан, Казахстан) проводят сдержанную политику. Они не стремятся создавать альянсы с российскими компаниями. Наоборот, создают консорциумы без участия России. Это влияет на формирование единой сквозной тарифной политики.

Критической точкой является Серединный коридор, который пересекает МТК «Север – Юг», и у этого маршрута много заинтересованных участников и инвесторов, включая Китай.

По планам объем грузопотока по МТК «Север – Юг» должен быть доведен до 20 млн т. Только настойчивое желание грузовладельцев и операторов, помноженное на наличие инвестиций, позволит в пятилетней перспективе создать качественный сервис на данном направлении.

Динамика, показывающая рост объемов, говорит о том, что процесс все-таки начался, и это положительный знак. Сдержанный оптимизм позволяет делать вывод о том, что сегодня, спустя практически 20 лет после того, как началось развитие коридора, он начнет жить самостоятельной жизнью. ■