

УДК 656.23

https://doi.org/10.33619/2414-2948/112/16

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ В РЕАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР — ЮГ»

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, SPIN-код: 8436-5179,
Уральский государственный университет путей сообщения,
г. Екатеринбург, Россия, *Vydashenko@mail.ru*

ON SOME PROBLEMS IN THE IMPLEMENTATION OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH - SOUTH"

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, SPIN-code: 8436-5179, Ural State University of
Railway Transport, Junctions and Freight Work, Yekaterinburg, Russia, *Vydashenko@mail.ru*

Аннотация. Россия стала лидером по количеству введенных против нее санкций, основная их цель – нанести чувствительный ущерб экономике страны, дестабилизировать ситуацию, лишить Россию перспектив социального и экономического развития. На этом фоне возникли серьезные логистические ограничения, в целом изменилась маршрутизация грузопотоков. На прежние маршруты грузопотоков рассчитывать уже нельзя, и грузоотправители вместе с ОАО «РЖД» ищут другие маршруты. Большое внимание заслуживает реализация проекта МТК «Север – Юг». Это маршрут, который начинается в Санкт-Петербурге, а заканчивается в порту Мумбай (Индия) призван улучшить логистику между РФ и странами Персидского залива и Южной Азией. Проведен анализ текущего состояния строительства западного обхода Саратовского железнодорожного узла. Важная задача в организации саратовского обхода — его внедрение в маршрут международного транспортного коридора «Север — Юг», который способен также решить фундаментальную проблему конкурентоспособности нашего экспорта на растущих рынках Индии и Китая.

Abstract. Russia has become the leader in the number of sanctions. Against this background, serious logistical restrictions have arisen. The routing of cargo flows has changed. The implementation of the ITC "North - South" project deserves great attention. This route, which begins in St. Petersburg and ends in the port of Mumbai (India), is designed to improve logistics. An analysis of the current state of construction of the western bypass of the Saratov railway junction has been conducted. An important task in organizing the Saratov bypass is its implementation in the route of the international transport corridor "North - South", which can also solve the fundamental problem of the competitiveness of our exports in the growing markets of India and China.

Ключевые слова: международный транспорт, железнодорожный транспорт, логистика.

Keywords: international transport, rail transport, logistics.

Современная международная обстановка и ограничительные меры в отношении РФ существенно изменили схемы поставок и торговые цепочки. Особенно пристальное внимание всех заинтересованных лиц заслуживает международный транспортный коридор «МТК Север-Юг». Это маршрут, который начинается в Санкт-Петербурге, а заканчивается в порту Мумбай (Индия) призван улучшить логистику между РФ и странами Персидского залива и Южной Азией. Коридор позволит расширить географию перевозок как в страны,

традиционно к нему тяготеющие (Индию, Пакистан, государства Персидского залива и Средней Азии), так и в сообщении с Европой через Турцию и Азербайджан, а так же со странами Африки и Латинской Америки через турецкие порты и странами АТР через иранские порты Персидского залива для замещения портов Балтики [1].

На сегодняшний день МТК «Север — Юг» в его северной части работает преимущественно на торговлю между Россией и Ираном. Учитывая наличие сразу трех маршрутов в центральной части коридора, между ними возникает конкуренция. Россия тяготеет к центральному, транскаспийскому, маршруту через порты Ирана напрямую в Россию. Перспективы имеет организация транспортного хаба в Астрахани или в другом месте на территории страны. Наиболее удачным представляется вариант пути, использующий единое экономическое пространство ЕАЭС, то есть маршрут через Каспийское море в порты Казахстана или России, в зависимости от назначения груза. Соответственно, при выборе путей сопряжения было бы целесообразным ориентироваться именно на порты Астрахань/Оля или же Курык/Актау как точки сопряжения. Важно учитывать, что даже при хорошей ситуации (создание единого оператора, устранение «узких мест» в инфраструктуре) МТК «Север — Юг» столкнется с ограничениями грузовой базы в торговле с Индией. Соответственно, увеличение грузопотока на маршруте будет связано прежде всего с торговлей с Ираном и лишь затем с развитием транзита из Индии.

Грузопоток из Индии представлен рядом товаров высокой степени переработки и пригодных для контейнерных перевозок, то встречный поток из России носит преимущественно сырьевой характер. Тем не менее на основе торговой статистики можно отметить во многом вторичную роль европейского рынка для Индии. С точки зрения транспортной логистики, лишь часть регионов КНР, Европы и Индии будут тяготеть к МТК «Север — Юг», учитывая наличие удобных морских путей. В Индии на торговлю через Иран ориентирован штат Гуджарат, один из важнейших экономических центров страны [2].



Рисунок 1. Международный транспортный коридор «Север — Юг»

По информации самой компании ОАО РЖД наблюдается большая заинтересованность российских грузоотправителей к перевозке грузов по всем маршрутам коридора «Север – Юг». Заработали новые логистические схемы, которых не было в прошлое время. Пошли поставки коксующегося угля из Кузбасса в Объединенные Арабские Эмираты, калийные удобрения из Белоруссии в Индию.

Также выросли объемы перевозок через порты Астрахань и Махачкала. По номенклатуре грузов это черные металлы из Магнитогорска, следующие в Туркменистан и Иран, минеральные удобрения из России и Белоруссии в Индию, лесные грузы, бумага, целлюлоза. По словам вице-президента РЖД, компания готовится к дальнейшему росту перевозок в направлении Каспия. Проводится модернизация участка железной дороги от Зарайска до Волгограда протяженностью 361 км. В рамках Долгосрочной программы развития РЖД ведется реконструкция линий на дальних подходах к Каспию: Сенная – Саратов, Ивановск – Кумрат.

В 2022-2024 гг объем грузоперевозок по Международному транспортному коридору «Север – Юг» вырос в несколько раз. Основу грузовой базы российских экспортно-импортных перевозок, составляют продовольственные товары (8 млн т), древесина и целлюлоза (1,7 млн т), черные металлы (939 тыс. т), нефть и нефтепродукты (938 тыс. т). Аналитики ожидают, что потенциал перевозок к 2040 г составит около 60 млн т, согласно более оптимистическому прогнозу – 75 млн т. Товарную структуру представляют прежде всего зерно, удобрения, черные металлы, продовольствие, строительные материалы и химическое сырье, ожидается увеличение объемов угля, нефти и нефтепродуктов. Для перевозки таких объёмов требуется хорошая инфраструктура [3].

С целью освоения потенциального роста грузопотоков ОАО «РЖД» ведет модернизацию прилегающей к портам Каспия железнодорожной инфраструктуры. Так, в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а также долгосрочной программы развития до 2025 г осуществляется комплексная модернизация участка железной дороги Аксарайская – Волгоград (Трубная) протяженностью 361,2 км. Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 г предусмотрена и ведется реконструкция линий и на дальних подходах к Каспию: Сенная-Саратов (объем инвестиций до 2030 г. 9 млрд. руб) и Ивановская-Гумрак (до 2022 г. 4,9 млрд. руб).

Развитием инфраструктуры на Каспии долгие годы никто всерьез не занимался. Но в условиях войны и санкций сам факт существования транспортного коридора «Север-Юг» для транспортной отрасли и экономики России может стать спасательным кругом. Рассмотрим на примере Приволжской железной дороге как реализуется проект реконструкции Приволжской ЖД-магистрали, строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла. Обход Саратова должен серьезно ускорить прохождение грузов в западном направлении. Основная цель проекта — увеличение пропускной и провозной способности к портам Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов для реализации экспортного потенциала Российской Федерации и обеспечения экономического суверенитета.

Реализация проекта является ключевым фактором не только для продвижения грузопотока транспортного коридора Кузбасс — порты Азово-Черноморского бассейна, но и международного транспортного коридора Север — Юг, поскольку строительство обхода позволяет разделить эти потоки без ущерба эксплуатационным показателям и скорости движения поездов. Важная задача в организации саратовского обхода — его внедрение в маршрут международного транспортного коридора «Север — Юг». Запланированное открытие западного обхода Саратовского железнодорожного узла, которое должно было бы состояться в наступившем году, уже перенесли на 2026 г. Изначально предполагалось

завершить строительство в 2027 г, но по поручению президента РФ срок в какой-то момент сдвинули на 2025. Однако сейчас всё снова затягивается, что очень беспокоит как грузоотправителей, операторов, портовиков [4].

Строительство первой очереди очереди железной дороги, отрезок от Липовского до Курдюма, завершили ещё в 1988 г. Дальше стройку заморозили. Распался Советский Союз, исчезли и финансирование, и необходимость этого направления, груз не поехал. Вспомнили о проекте только в середине нулевых. Начали готовить технико-экономическое обоснование проекта, даже определились со сроками — вторую очередь намеревались открыть ближе к 2010 г. Но что-то пошло не так, и все работы остались на бумаге. Снова про саратовскую обходную дорогу вспомнили в 2016 г. Тогда ответственные лица заявили, что отрезок пути от Курдюма до станции Ивановский будет открыт в 2025 г. Несмотря на бесконечные сдвиги, проект существует. Более того, он одобрен на самом высоком уровне, обход важен и региону, и городу. Пока время позволяет, так как запустить движение по плану должны всё же не завтра, а в конце 2025 г. Подгоняет и тот факт, что грузоперевозки по МТК «Север — Юг» идут. А его частью как раз должен стать саратовский отрезок. Главная роль этой линии — как разгрузка самого Саратова (вывод путей за границы города и жилых кварталов, и автомобильных улиц и переулков), так и увеличение перевозки грузов по МТК (до 50 млн т ежегодно). Кроме строительства железнодорожной линии Курдюм — Ивановский, проект предусматривает создание второго пути на участке Липовский — Курдюм (Рисунок 2). Там будет полностью заменена контактная сеть. Вместе с ней реконструируют обе станции, включая Татищево. Станция Ивановский получит четыре главных пути, десять приёмоправочных. Построят новую необходимую инфраструктуру, включая пост электрической централизации и диспетчерский пункт для управления контактной сетью.

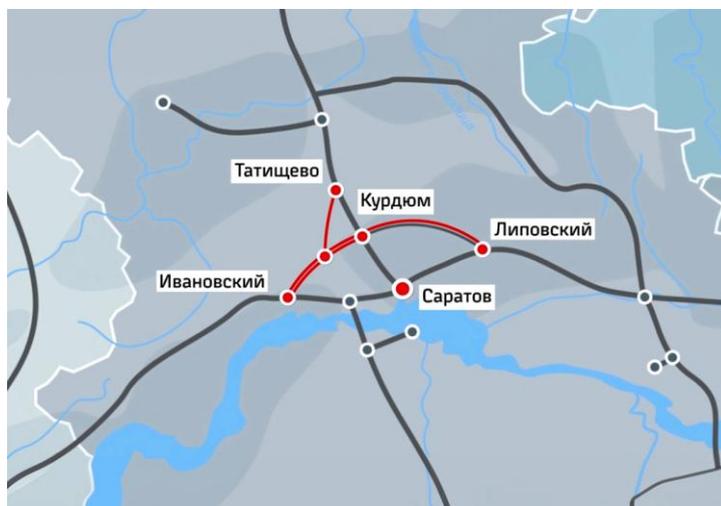


Рисунок 2. Саратовская обходная дорога

В конце июня 2024 г спикер Госдумы Вячеслав Володин сказал: «Мы в рамках федерального бюджета выделили средства — надеюсь, что в ближайшие два года закончится работа по строительству железнодорожного обхода Саратова, то есть все грузовые поезда пойдут не через город. Сейчас эта работа уже идёт, так же как полномасштабная реконструкция саратовского железнодорожного вокзала. Он будет соответствовать современным требованиям. Это будет фактически новый железнодорожный вокзал, но будет работать только на пассажирские поезда». «По информации Приволжской железной дороги — филиала ОАО «РЖД», проект реализуется по отдельным этапам строительства.

Ориентировочный объём финансирования с учётом удорожания материалов и строительно-монтажных работ составит около 96,6 млрд руб. Открытие движения по новой ветке планируется в конце 2025 г с завершением сопутствующих работ в 2027 г. После реализации данного проекта появится возможность пропуска 108 пар поездов в сутки с пропускной способностью новой ветки 142 млн т/год. В целом и для Саратовской области этот проект тоже принесет большой эффект: дополнительные налоговые платежи и взносы в бюджет Саратовской области; возможность увеличения пригородного железнодорожного движения в Саратовской и городской агломерации в формате городская электричка; создание новых рабочих мест; улучшение экологической обстановки в г. Саратов и снижение уровня шума; устранение инфраструктурных ограничений железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов; вывод грузового движения из города разгрузит центр Саратова, улучшит дорожную и экологическую обстановку, позволит развивать городское пространство МТК «Север-Юг» позволит восстановить некоторые транспортные цепочки и нарастить грузооборот, даже с учётом введённых США и Евросоюзом ограничений [5]. Транспортный коридор «Север — Юг» способен решить фундаментальную проблему конкурентоспособности экспорта на растущих рынках Индии и Китая. В то же время реализация столь масштабного и важного проекта затянулась, так как были важные и требующие более быстрой реализации проекты. В целом на горизонте двух лет обход может быть полностью построен и запущен. Здесь важным фактором является система приоритетов инвестиционной программы «Российских железных дорог». Подводя итог, следует отметить следующее: МТК «Север – Юг» — это уникальная, перспективная транспортная магистраль, столь необходимая сегодня как России, так и ее партнерам в Центральной Азии. Для повышения эффективной работы МТК требуется много чего еще сделать. Необходимо, в частности модернизировать инфраструктуру в ОАО РЖД и портах на Каспии а также стран-участниц этого коридора. Для развития МТК СЮ потребуется много усилий со стороны России и других государств-участников, портов РФ и самой компании ОАО РЖД. Понимание общей выгоды будет способствовать реализации этого проекта и углублению взаимодействия России в торгово-экономических связях.

Список литературы:

1. Гончаренко С. С. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России // Вестник Евразийского транспортного союза. 2005. №1. С. 37-50.
2. Ваганова Т. В., Авилова Е. Д., Гудков В. А., Ширяев С. А., Раюшкина А. А. Состояние применения логистики на транспорте // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. №3. С. 126-131.
3. Охотников И. В., Шведов Л. А. Проблемы развития международных транспортных коридоров и реализация транзитного потенциала России // Транспортное дело России. 2018. №5. С. 44-45.
4. Замараева Е. Н. История возникновения и развития международных транспортных коридоров // Международный научно-исследовательский журнал. 2021. №6-5 (108). С. 28-31.
5. Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. Новые тенденции и перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №2. С. 239-246. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/87/28>

References:

1. Goncharenko, S. S. (2005). *Mezhdunarodnye transportnye koridory i natsional'naya bezopasnost' Rossii. Vestnik Evroaziatskogo transportnogo soyuza*, (1), 37-50. (in Russian).

2. Vaganova, T. V., Avilova, E. D., Gudkov, V. A., Shiryayev, S. A., & Rayushkina, A. A. (2013). Sostoyanie primeneniya logistiki na transporte. *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii*, (3), 126-131. (in Russian).

3. Okhotnikov, I. V., & Shvedov, L. A. (2018). Problemy razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov i realizatsiya tranzitnogo potentsiala Rossii. *Transportnoe delo Rossii*, (5), 44-45. (in Russian).

4. Zamaraeva, E. N. (2021). Istoriya vozniknoveniya i razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov. *Mezhdunarodnyi nauchno-issledovatel'skii zhurnal*, (6-5 (108)), 28-31. (in Russian).

5. Vydashenko, L., & Vydashenko, P., (2023). New Trends and Prospects for the Development of the North-South International Transport Corridor. *Bulletin of Science and Practice*, 9(2), 239-246. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/87/28>

Работа поступила
в редакцию 06.02.2025 г.

Принята к публикации
12.02.2025 г.

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А. О некоторых проблемах в реализации международного транспортного коридора «Север — Юг» // Бюллетень науки и практики. 2025. Т. 11. №3. С. 130-135. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/112/16>

Cite as (APA):

Vydashenko, L. (2025). On Some Problems in the Implementation of the International Transport Corridor "North - South". *Bulletin of Science and Practice*, 11(3), 130-135. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/112/16>