

УДК 656.025

https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/35

АНАЛИЗ ГРУЗООБОРОТА ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ «СЕВЕР-ЮГ» И ОЦЕНКА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДАХ ПО ТВЕРДОМУ РАСПИСАНИЮ

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

©*Выдашенко П. А.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru

©*Мишина Ю. А.*, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия

©*Лапина А. С.*, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия

ANALYSIS OF FREIGHT TURNOVER ALONG THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR AND ASSESSMENT FOR THE TRANSPORTATION OF GOODS IN FREIGHT TRAINS ACCORDING TO A FIXED SCHEDULE

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©*Vydashenko P.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©*Mishina Yu.*, Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia

©*Lapina A.*, Ural State University of Railway Transport, Ekaterinburg, Russia

Аннотация. В связи с последними событиями в стране, когда не только на отдельные предприятия, но даже на целые отрасли нашей страны, Евросоюз накладывает экономические санкции, одной из главных задач правительства является защита и укрепление национальной экономики, снижение зависимости от западных компаний и установление связей с предприятиями стран Азии, Африки, Индокитая. Вследствие чего большое значение приобретает международный транспортный коридор «Север-Юг». МТК «Север-Юг» представляет собой коридор, созданный для эффективной доставки грузов между государствами Северо-Западной Европы и странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, с использованием транспортной инфраструктуры России. На данный момент это один из самых коротких маршрутов, соединяющих Россию со странами ближнего Востока, Юго-Восточной Азией и Индией. Целью статьи является анализ объемов перевозок грузов по МТК «Север-Юг» из России и стран Китая, Ирана, Турции, Индии, а также оценить потенциал развития коридора для освоения возрастающих объемов и перевозки по твердому расписанию.

Abstract. In connection with recent events in the country, when the European Union imposes economic sanctions not only on individual enterprises, but even on entire industries of our country, one of the main tasks of the government is to protect and strengthen the national economy, reduce dependence on Western companies and establish ties with enterprises countries of Asia, Africa, Indochina. As a result, the North-South transport corridor is gaining great importance. The North-South ITC is an international transport corridor created for the efficient delivery of goods between the states of North-West Europe and the countries of the Caspian Basin, the Persian Gulf, Central, South and Southeast Asia, using the transport infrastructure of Russia. At the moment, this is one of

the shortest routes connecting Russia with the countries of the Middle East, Southeast Asia and India. The purpose of the article is to analyze the volume of cargo transportation along the North-South ITC from Russia and the countries of China, Iran, Turkey, and India, as well as to assess the potential for the development of the corridor for the development of increasing volumes and transportation on a firm schedule.

Ключевые слова: транспортный коридор, маршрут, импорт, экспорт, грузооборот.

Keywords: transport corridor, route, import, export, cargo turnover.

Три ветки. Перспективы. Грузопотоки

Коридор приобретает большую актуальность и предусматривает три основных маршрута грузов относительно Каспийского моря [4].

Транскаспийская предусматривает проход грузов через порты Астрахани и Махачкалы. Соединяет порты РФ с портами Ирана на юге Каспийского моря. С начала года по транскаспийскому маршруту был отмечен рост отправок ключевыми клиентами в сравнении с аналогичным периодом прошлого года — с 5,5 тыс до 19,1 тыс т [4].

Пропускные и перерабатывающие возможности железнодорожной инфраструктуры стран, через которые проходит ветка, не справляются с растущим объемом перевозок, поэтому срок доставки по транскаспийской ветке МТК увеличивается, в связи с этим, компании перенаправляют грузопотоки на западную и восточную ветки МТК [1].

Западный маршрут — через Азербайджан и Иран железнодорожным транспортом с использованием автомобильного транспорта на участке Решт-Астара, так как этот участок, длиной 162 км, является недостающим звеном для непрерывности железнодорожного сообщения. В середине мая 2023 г президенты России Владимир Путин и Ирана Эбрахим Раиси одобрили подписание соглашения о строительстве железной дороги Решт-Астара. Вместо 30–40 суток грузы будут преодолевать это расстояние всего за 10, что увеличит количество перевозок по коридору и снизит стоимость перевозки. Восточная — железнодорожный маршрут из России через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен-Серахс [2]. Объем перевозок по восточной ветке в 2022 году составил 0,5 млн т [3, 4].

Одной из ключевых особенностей восточного маршрута коридора является его наличие полной инфраструктуры и функциональной готовности, которые обеспечивают непрерывное железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через Туркменистан и Казахстан. Именно по этому маршруту в июне 2022 г была организована отправка первого тестового контейнерного поезда из России в Индию. Рассмотрим объемы перевозимых грузов по транспортному коридору с Китаем, Ираном, Турцией и Индией, которые используют этот коридор [2].

Грузооборот России и Китая

Россия переориентировалась на Восток — настолько, насколько это возможно. За счет Китая планируется восстановить экспорт и импорт и закрыть нужды российского бизнеса. С 2010 года Китай — крупнейший торговый партнер России, если не считать Евросоюза. По этой причине сотрудничество между этими двумя странами стало крайне важным. За последние пять лет объем грузов, перевозимых между Россией и Китаем, вырос почти вдвое (Рисунок 1, Таблица 1). По данным китайской таможни, импорт российских товаров составлял 79,32 млрд долларов, в том числе Китай закупал сырую нефть и уголь. Россия для

КНР — один из ведущих экспортеров нефти, уступает только Саудовской Аравии (<https://journal.tinkoff.ru/china-partnership/>).



Рисунок 1. Схема МТК «Север-Юг»

Таблица 1

ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, млрд долларов

	2018	2019	2020	2021	2022
Импорт	52,2	54,1	54,9	72,7	76
Экспорт	56,1	56,8	49,1	68	114

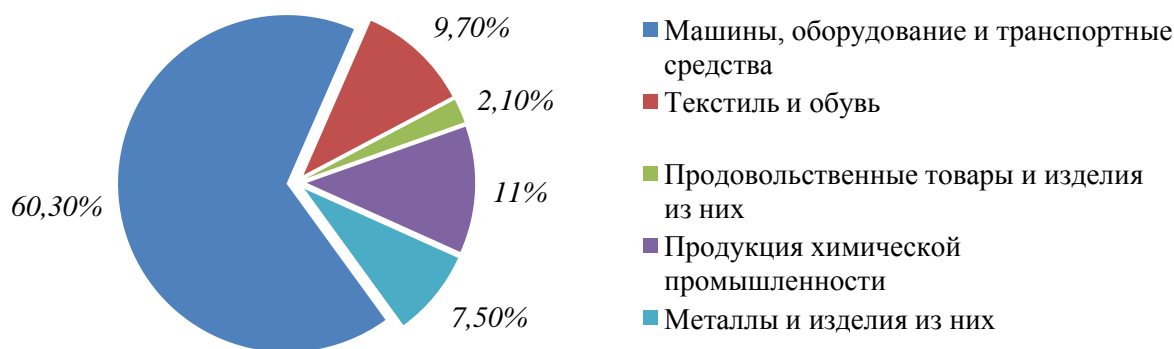


Рисунок 2. Структура российского импорта из Китая

Во внешней торговле важна не только структура, но и баланс. Российский торговый баланс с Китаем остается положительным. То есть мы зарабатываем больше, чем тратим. Рассмотрим на диаграмме приоритетность импортных грузов (Рисунок 2). Китай становится

главным объектом для сотрудничества с Россией, он старается занять больше места на российском рынке потребительских товаров.

Грузооборот России и Ирана

Несмотря на сложную геополитическую обстановку в регионе, Иран остается одной из крупнейших стран региона с развитой топливно-энергетической промышленностью и диверсифицированным импортом. Даже в условиях санкционных ограничений экспорт страны демонстрирует в последние годы стабильность за счет поставок нефти и нефтепродуктов (<https://www.kommersant.ru/doc/5844429>). Для импорта негативные последствия санкций проявляются в большей степени, в преобладании промышленных товаров по широкой номенклатуре (Таблица 2).

По итогам 2022 г. товарооборот России и Ирана составляет примерно 5 млрд долл., из которых около 4 млрд приходится на российский экспорт и 1 млрд — на импорт из Ирана. Но реальная цифра взаимных поставок может оказаться выше (Таблица 2, Рисунок 3).

Таблица 2

ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, млрд долларов

	2018	2019	2020	2021	2022
Импорт	0,538	0,584	0,796	0,967	0,99
Экспорт	1,21	1,52	1,43	3,068	3,99

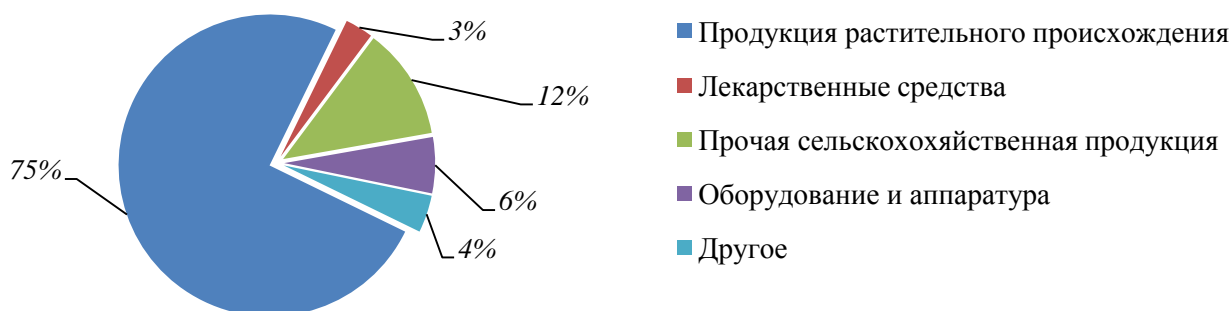


Рисунок 3. Структура российского импорта из Ирана

Грузооборот России и Турции

В условиях международной напряженности Турция по-прежнему остается для РФ одним из перспективных торговых партнеров. Развитие торговых отношений между Россией и Турцией получает особую динамику. Это заметно по основным показателям импорта-экспорта. С начала российской спецоперации на Украине Турция, страна НАТО, заявила о своей верности обоим партнерам и не участвовала в санкциях против России. Это приносит Турции свои плоды. За год импорт из России и экспорт в Россию удвоились. В 2022 г Россия стала крупнейшим торговым партнером Турции, сменив Германию, сообщает Немецко-турецкая промышленно-торговая палата в Стамбуле (Таблица 3, Рисунок 4).

Таблица 3

ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, млрд долларов

	2018	2019	2020	2021.	2022.
Импорт	4,218	4,978	5,110	6,494	6,5
Экспорт	21,353	21,149	15,730	26,837	26,5

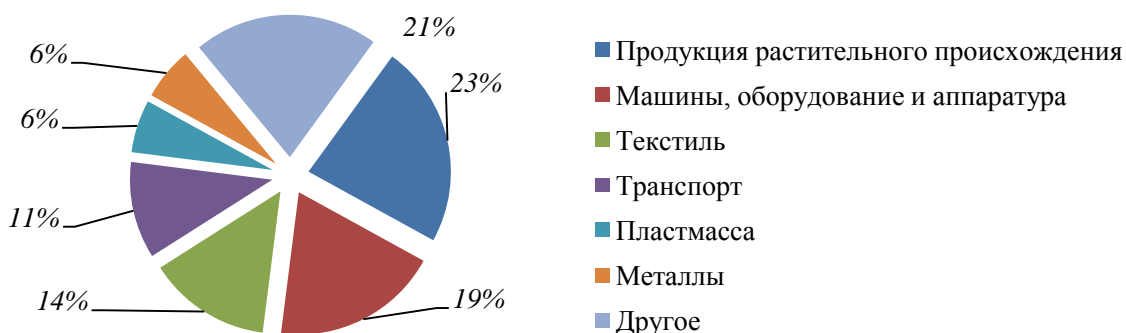


Рисунок 4. Структура российского импорта из Турции

Грузооборот России и Индии

Импорт Индии представляет собой преимущественно сырьевые товары, в меньшей степени подверженные контейнеризации (<https://kurl.ru/qLONp>). Экспортный потенциал страны, с точки зрения контейнерных перевозок, связан с фармацевтикой (около 5% стоимостного экспорта) и текстильными изделиями (Таблица 3, Рисунок 4). Товарооборот с Индией за неполный 2022–2023 финансовый год увеличился в 2,4 раза и достиг 39,8 млрд долларов по сравнению с 13,1 млрд долларов годом ранее за счет роста экспорта топливно-энергетических товаров и продукции химической промышленности.

Таблица 3

ОБЪЕМ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ, млрд долларов

	2018	2019	2020	2021	2022
Импорт	3,224	3,921	3,458	4,427	2,5
Экспорт	7,752	7,308	5,798	9,128	37,3

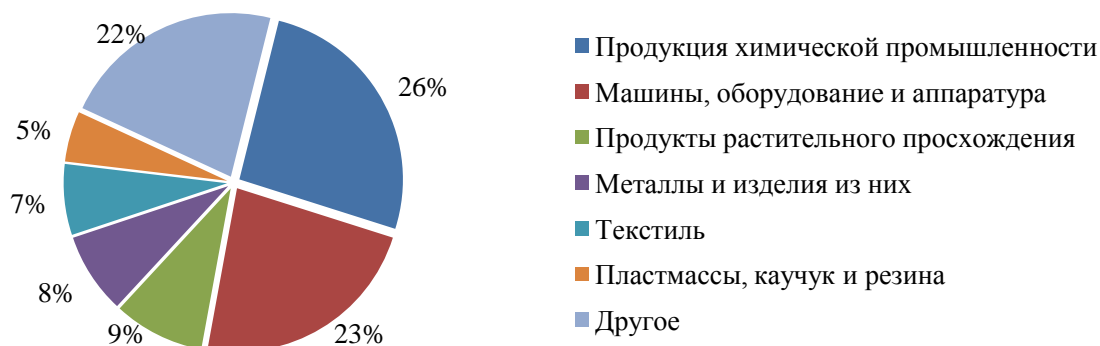


Рисунок 5. Структура российского импорта из Индии

Экспорт РФ в 2023 году

Грузопоток на МТК резко вырос за последний год после введенных санкций со стороны западных государств. Всего с начала года погружено 517,6 млн тонн, что на 0,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года [4].

«Грузопоток в этом направлении к 2025 году должен возрасти в два раза — до 30 млн тонн, а к 2030 году — до 35 млн тонн. Это 155% по отношению к 2021 году», — сказал М. Ш. Хуснуллин (<http://government.ru/gov/persons/620/bio/>) в ходе круглого стола «Развитие международного транспортного коридора "Север-Юг"» (Таблица 4).

Таблица 4

ЭКСПОРТ РОССИИ, млрд долл.

	2018	2019	2020	2021	2022.	2023
Экспорт	86,415	86,777	72,058	107,033	181,8	75,72

Грузооборот по МТК Север-Юг 2018-2022 год

Видно, что экспорт стремительно растет, но и импорт в РФ за пять лет имеет положительную динамику (Рисунок 6). Перевозка импорта по МТК "Север-Юг" вместо Суэцкого канала существенно сократит расходы на перевозку, так как уменьшится расстояние перевозки (<https://kurl.ru/gBNWE>). На прошедшем сентябрьском саммите согласовали открытие такого коридора через страны персидского залива, который составит конкуренцию китайскому коридору «Один пояс — один путь».

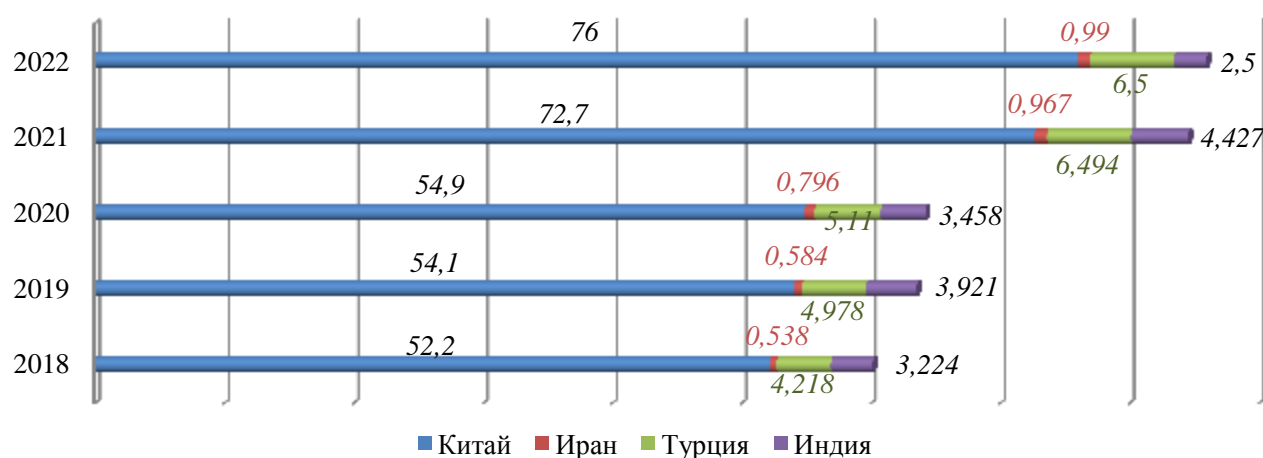


Рисунок 6. Общий импорт за 5 лет, млрд долл.

Основная ветка транспортировки индийских товаров проходит по маршруту Индия-ОАЭ-Саудовская Аравия-Израиль, а далее через море в Европу. Однако, учитывая текущую ситуацию в Израиле, планы нарушены. Через Израиль в ближайшей перспективе никакие торговые пути точно не пройдут. У Индии остался еще один вариант транзита — в обход Израиля через Ирак и Турцию. Но и здесь поджидает проблема.

Обходной путь идет через Ирак, у которого нет железной дороги по этому маршруту. Понятно, что с ресурсами Саудовской Аравии, ОАЭ и Индии, построить железную дорогу в Ираке не проблема, но решить вопрос безопасности маршрута, из-за наличия курдов, совершенно нереально, учитывая постоянные операции Эрдогана в Сирии и Ираке, направленные против курдов, ответные меры обязательно будут направлены на срывы логистических цепочек (Рисунок 7, 8).

Введенные против России санкции позволили определить дальнейший вектор построения новых торгово-экономических отношений с рядом стран, а также укрепить имеющиеся связи с дружественными государствами.

Из-за текущей ситуации в Израиле, у Индии и стран Персидского залива остается единственный вариант транспортировки товаров — коридор «Север-Юг». Маршрут уже опробован и успешно работает, и имеет большую протяженность по железной дороге.

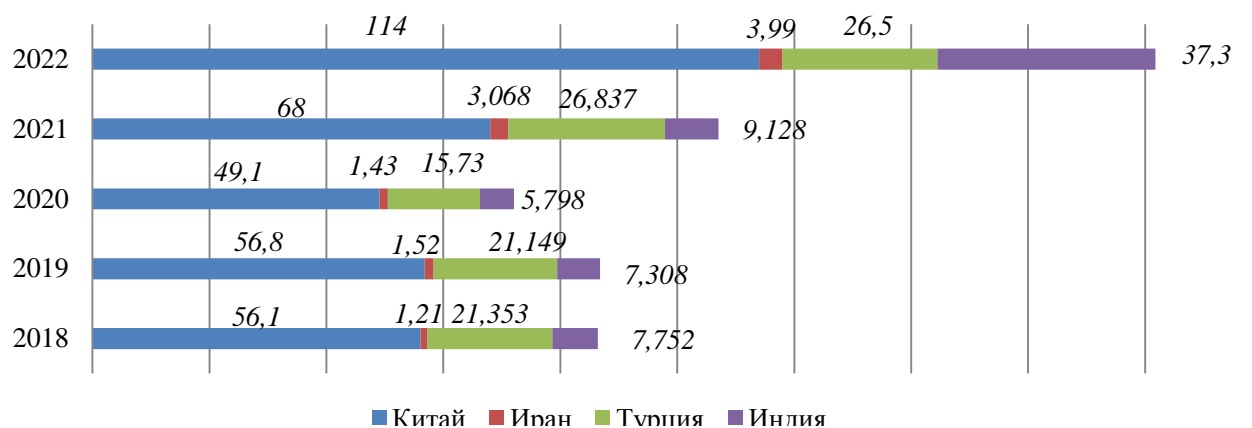


Рисунок 7. Общий экспорт за 5 лет, млрд долл

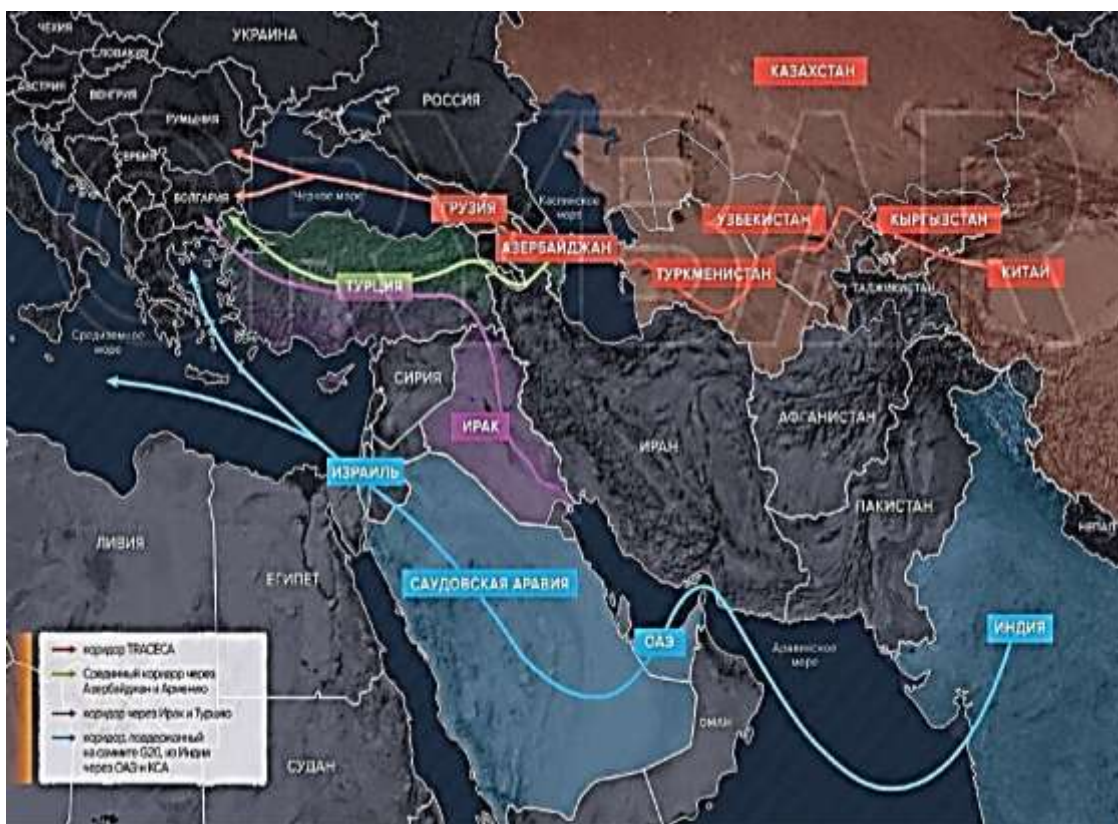


Рисунок 8. Перспективные маршруты

Проблему доставки грузов на большие расстояния предлагается решить формированием грузовых поездов с твердым расписанием. Грузовая база достаточно большая и в перспективе будет гораздо выше с учетом роста объемов перевозок. Организация движения транзитных, контейнерных и отдельных маршрутов на всех магистралях страны осуществляется по твердому графику, что положительно сказывается на всех эксплуатационных показателях. Движение грузовых поездов по твердому графику повышает эффективность использования инфраструктуры и конкурентоспособности железнодорожных перевозок. Для дальнейшей успешной работы коридора необходимо увеличить грузопоток и создать качественные логистические сервисы, которые будут способствовать экономическому развитию и укреплению бизнес-отношений между всеми странами-участницами коридора. Необходимо минимизировать «узкие места»: оптимизировать и упростить документооборот,

обеспечить наличие требуемого объема контейнеров в странах отправления, организовать регулярные контейнерные рейсы на маршруте Астара-Москва для уменьшения сроков доставки [4].

Список литературы:

1. Гудков В. А., Миротин Л. Б., Ширяев С. А., Гудков Д. В. Основы логистики. М.: Горячая линия-Телеком, 2017. 351 с.
2. Караваев А., Мандана Т. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и сценарии трансрегиональной интеграции // Доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». 2019. 35 с.
3. Кузнецов А. Л. Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация морского транспорта. 2009. №1. С. 9-12.
4. Мартынова Н. Г., Кравченко В. Г. Инвестиционный проект в комплексном развитии территории // Московский экономический журнал. 2023. №1. С. 57-70. https://doi.org/10.55186/2413046X_2023_8_1_28

References:

1. Gudkov, V. A., Mirodin, L. B., Shirjaev, S. A., & Gudkov, D. V. (2017). Osnovy logistiki. Moscow. (in Russian).
2. Karavaev, A., & Mandana, T. (2019). Mezhdunarodnyj transportnyj koridor «Sever-Jug» i scenarii transregional'noj integracii. Doklad Mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba “Valdaj”. (in Russian).
3. Kuznecov, A. L. (2009). Morskie i suhoputnye porty v novej mirovoj sisteme gruzoraspredelenija. *Jekspluatacija morskogo transporta*, (1), 9-12. (in Russian).
4. Martynova, N. G., & Kravchenko, V. G. (2023). Investicionnyj proekt v kompleksnom razvitii territorii. *Moskovskij jekonomicheskij zhurnal*, (1), 57-70. (in Russian). https://doi.org/10.55186/2413046X_2023_8_1_28

*Работа поступила
в редакцию 09.11.2023 г.*

*Принята к публикации
18.11.2023 г.*

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А., Мишина Ю. А., Лапина А. С. Анализ грузооборота по международному транспортному коридору «Север-Юг» и оценка для перевозки грузов в грузовых поездах по твердому расписанию // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №12. С. 263-270. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/35>

Cite as (APA):

Vydashenko, L., Vydashenko, P., Mishina, Yu., & Lapina, A. (2023). Analysis of Freight Turnover Along the North-South International Transport Corridor and Assessment for the Transportation of Goods in Freight Trains According to a Fixed Schedule. *Bulletin of Science and Practice*, 9(12), 263-270. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/97/35>