

УДК 339.97

**Аведисян М.А.**

**Магистрант**

**Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации**

**Россия, г. Москва**

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР-ЮГ**

Аннотация: Рассматриваются проблемы и перспективы транспортного коридора «Север-Юг», который позволит выстроить отношения со странами Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также как возможность дальнейшего развития евроазиатских перевозок по более короткому и дешевому маршруту.

Ключевые слова: транспортный коридор, Север-Юг, экономический потенциал, прикаспийские страны, транзит.

**Avedisyan M.A.**

**Master's Degree student**

**Financial University under the Government of the Russian Federation**

**Russia, Moscow**

Abstract: The problems and prospects of the North-South transport corridor are considered, which will allow developing relations with the countries of the Persian Gulf, Central, South and Southeast Asia, as well as an opportunity for further development of Euro-Asian transportation via a shorter and cheaper route.

Key words: transport corridor, North-South, economic potential, Caspian countries, transit.

Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг» создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Правовой основой этого

проекта является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг», подписанное Россией, Индией и Ираном в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 года в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту. В мае 2002 года Соглашение было ратифицировано всеми его участниками и вступило в силу.

Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 (Финляндия - Санкт - Петербург - Москва с ответвлениями на Астрахань и Новороссийск) и № 2 (Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород - Екатеринбург), транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала).

На состоявшейся 20-21 мая 2002 года в Санкт-Петербурге встрече министров транспорта стран-участниц Соглашения был утвержден Устав Координационного Совета (КС) МТК «Север-Юг», который является руководящим органом МТК, председательство в котором осуществляется странами-участницами в порядке ротации сроком на один год. В рамках КС действуют две экспертные группы: «Коммерческие и оперативные вопросы» и «Документация, таможенные процедуры и сопутствующие вопросы».

Формирование международного транспортного коридора «Север-Юг» рассматривается Россией в качестве важного транзитного сообщения между странами Северо-Западной Европы и странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также как возможность дальнейшего развития евроазиатских перевозок по более короткому и дешевому маршруту.

Основные преимущества МТК «Север-Юг» перед другими маршрутами и, в частности, перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в сокращении в два и более раза расстояния перевозок.

Однако до настоящего времени базовым грузопотоком на каспийском участке МТК «Север-Юг» остается грузооборот российско-иранской торговли, который в последние несколько лет существенно снизился. По ряду причин не идут в коридор и транзитные грузы из Индии.

В связи с этим в последние годы прикаспийские страны параллельно проводят работу по формированию железнодорожных ответвлений МТК. Россией, Азербайджаном и Ираном решается вопрос о налаживании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии железной дороги Казвин - Решт - Астара (иранская) - Астара (азербайджанская). Альтернативным железнодорожным проектом в рамках реализации МТК «Север-Юг» является маршрут по восточному берегу Каспийского моря (Горган (ИРИ) - Этрек - Берекет (Туркменистан) - Узень (Казахстан)), который был введён в эксплуатацию в 2014 году.

По мнению экспертов, для полноценного запуска перевозок по МТК «Север-Юг», требуется дальнейшее совершенствование структуры управления МТК, унификация нормативно-правовой базы участвующих в проекте государств, привлечение к работе в рамках МТК крупных транспортных компаний, совершенствование необходимой инфраструктуры, увеличение объема перевозок грузов по всему маршруту в обоих направлениях.

В тоже время следует отметить, что развитию МТК будет способствовать недавно заключенное (25 февраля 2020 года) соглашение между российской компанией «РЖД Логистика», крупнейшим мультимодальным логистическим оператором в СНГ и странах Балтии, и индийской корпорацией CONCOR (Container Corporation of India Ltd),

крупнейшим оператором железнодорожных контейнерных перевозок в Индии. Известно, что подписанное в Нью-Дели соглашение предполагает, что индийская компания предоставит контейнерный парк и другое оборудование для организации и развития перевозок на международном транспортном коридоре (МТК) «Север-Юг».

С учётом этого, утверждённый Комплекс мер по развитию транзитного потенциала МТК «Север-Юг» наряду с соглашением «РЖД Логистика» и CONCOR позволяют надеяться, что транспортный коридор наконец-то станет в полной мере трансконтинентальным и транзитным и тем самым окажет благоприятный эффект на развитие транспортного сотрудничества на Каспии.

В целом, экономический потенциал международного транспортного коридора «Север-Юг» выражается следующими основными положениями:

1. МТК будет способствовать усилению внешнеторговой политики по направлениям Казахстана, Туркмении, Ирана, Индии, Азербайджана, обеспечивая перспективу возникновения нового интеграционного объединения.

2. Открываются новые возможности для производителей регионов в направлении Центральной Азии, которая в ближайшее время может стать геополитическим центром роста экономики. В этом направлении смотрят и европейские компании.

3. МТК будет способствовать появлению новых рынков, строительству транспортной и логистической инфраструктуры.

4. Время доставки товаров по текущему маршруту (Суэцкий канал) составляет 45-60 дней, а по транспортному коридору «Север-Юг» ожидается снижение этого срока до 14-20 дней, что обеспечит экономический эффект для экспортеров и импортеров.

Отметим, при этом, что экспорт Индии в Европу остается небольшим; объем товарного наполнения не оправдывает значительных

инвестиций в инфраструктуру. Видимо поэтому, финансируя строительство инфраструктуры в направлении Центральной Азии, Нью-Дели исходит, прежде всего, из политических целей.

Крупной проблемой также остается неразвитость транспортной и логистической систем Ирана – ключевого диспетчерского пункта транспортного коридора. Больше двух третей железных дорог Ирана остаются одноколейными.

МТК «Север-Юг» мало упоминается в стратегических документах, представленные целевые показатели его развития и сроки их достижения прописаны без подробностей. Комплексный план по развитию и модернизации инфраструктуры и Пространственная стратегия развития России откладывают задачу развития МТК «Север-Юг» на будущее. Если по широтному МТК «Запад-Восток» строятся конкретные объекты инфраструктуры, то по меридиональному такая работа почти не ведется. Устранение существующих недостатков будет способствовать развитию, укреплению и расширению товарооборота в МТК «Север-Юг».

Список использованных источников:

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>;

2. «Север - Юг» набирает обороты: Азербайджан активизировал грузопоток // EurAsia Daily [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eadaily.com/ru/news/2020/02/05/sever-yug-nabiraet-oboroty-azerbaydzhan-aktiviziroval-gruzopotok>;

3. Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // МГИМО Консалтинг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eurasian-strategies.ru/wp-content/uploads/2019/08/Sever-Jug.pdf>;

4. Дианов, И. Н. Анализ развития международного транспортного коридора «Север-Юг» // Научный журнал «Студенческий». – 2018. – № 7(27).