

ПЕРСПЕКТИВЫ  
РАЗВИТИЯ  
МЕЖДУНАРОДНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО  
КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»



Серия  
«МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ПОЛИТИКА  
И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ  
КОРИДОРЫ БУДУЩЕГО»



ЕВРАЗИЙСКИЕ  
СТРАТЕГИИ

АВГУСТ 2019

МГИМО  
КОНСАЛТИНГ

## ОГЛАВЛЕНИЕ

РЕЗЮМЕ	3
1. ДИНАМИКА ИНДИЙСКОГО ЭКСПОРТА В ЕВРОПУ	4
2. МТК «СЕВЕР-ЮГ» В ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИИ	6
3. ЕВРАЗИЙСКАЯ ГЕОГРАФИЯ И «УЗКИЕ МЕСТА» МТК «СЕВЕР-ЮГ»	10
ИРАНСКАЯ ПОЛОСА	10
КАСПИЙСКАЯ ПОЛОСА	15
РОССИЙСКАЯ ПОЛОСА	16
ВЫВОДЫ	18

---

**Руководитель проекта:** Андрей Сушенцов.

**Авторский коллектив:** Алексей Токарев, Адлан Маргоев, Николай Силаев

Доклад подготовлен **Консалтинговым агентством МГИМО "Евразийские стратегии"** в рамках **исследовательского проекта "Международная политика и логистические коридоры будущего"** при поддержке **группы компаний "Дело"**, ведущего российско-го стивидорного холдинга. Проект нацелен на стимулирование экспертной дискуссии об интересах России в контексте будущего мировой транспортной отрасли, ее ключевых трендов и возникающих геополитических рисков.



## РЕЗЮМЕ

- Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») не существует в качестве единого интегрированного комплекса. Он представляет собой отличающиеся по ряду параметров транспортные системы нескольких государств с различными таможенными режимами и величиной колеи железных дорог.
- Майский указ президента России В. Путина от 2018 г. предписывает развивать МТК «Север-Юг», однако геополитические, инфраструктурные, экономические сложности на всем маршруте транспортного коридора создают препятствия для его развития. За пределами России перспективы МТК «Север-Юг» ограничены в связи с позицией и возможностями других стран.
- В первую очередь это касается интересов и возможностей Индии. 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 однопутными.
- 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.
- Исключение составляет только сотрудничество России и Азербайджана по развитию транспортной инфраструктуры. Реальность существования конкретных железнодорожных маршрутов очевидна – они уже сейчас могут использоваться для перевозки контейнеров. Тем не менее объединение разрозненных участков на территории разных стран в единый коридор имеет туманную перспективу. Запуск маршрута как единого целого зависит от позиций и активности Индии и Ирана.



Порт Махачкала

# 01 ДИНАМИКА ИНДИЙСКОГО ЭКСПОРТА В ЕВРОПУ

**ВАЖНЕЙШИМ ВОПРОСОМ МЕЖДУНАРОДНОЙ КООПЕРАЦИИ ВОКРУГ МТК «СЕВЕР-ЮГ» ЯВЛЯЕТСЯ ПОЗИЦИЯ ИНДИИ, ТРЕТЬЕЙ ЭКОНОМИКИ МИРА, ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭТОГО КОРИДОРА ДЛЯ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ ЕВРОПЕЙСКИМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ.**

Пока Китай, заинтересованный в росте возможностей экспортных поставок в Европу, развивает широтные маршруты, Индия рассматривает меридиональные. Именно растущие объемы экспорта двух ведущих экономических держав создают экономическую целесообразность развития новых евразийских транспортных маршрутов, альтернативных морским поставкам через Суэцкий канал.

В абсолютных цифрах за 10 лет экспорт Индии в Европу почти удвоился. Если в 2008 г.

он составлял почти 29 млрд долл. США, то к началу 2019 г. достиг 45,6 млрд долл. При этом если учесть, что совокупный объем индийского экспорта вырос со 163 млрд долл. до 303 млрд долл., то станет очевидно, что темпы роста экспорта в Европу ниже общих темпов экспорта. В относительных цифрах Индия стала поставлять в европейский регион меньше товаров: с 17,7% в 2008 г. доля экспорта снизилась до 15% к концу 2018 г. Несмотря на гигантскую разницу в размерах экспортных показателей (совокупный индийский экспорт примерно равен китайскому в Европу), две ведущие экономики мира имеют схожие векторы развития в отношении экспорта. Абсолютные объемы китайского экспорта в Европу превосходят индийские более чем в 10 раз и стабильно растут в денежном выражении. Относительные объемы также снижаются за последние 10 лет: с 24% до 18,6%.

**График 1. Экспорт Индии и Китая в страны Европы\*.**

	ГОДЫ	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
ИНДИЯ**	Абсолютный объем (млрд долл.)	37	42	39	50	57	55	57	54	50	52	58
	Доля в экспорте (%)	23	23	22	20	19	18	18	18	19	19	19
	ГОДЫ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
КИТАЙ	Абсолютный объем (млрд долл.)	288	344	265	355	414	396	406	439	403	390	429
	Доля в экспорте (%)	24	24	22	20	22	19	18	19	18	19	19

\* Указаны страны Европы, включая Россию и государства постсоветского пространства, за исключением стран Центральной Азии.

\*\* Год в индийской статистике начинается в апреле.

**Источники:**

1.Export-Import Data Bank. Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry of India.  
2.Annual Data. China Statistical Yearbook 2008-2018. National Bureau of Statistics of China.



Данные указывают, что Индия нарастила экспорт в Европу в абсолютных цифрах с 29 до 46 млрд долл. США, но в относительных за последние 13 лет он сокращался – с 18% до 15 %. Индия заинтересована в развитии МТК «Север-Юг» в направлении из Ирана на северо-восток – в страны Центральной Азии для увеличения политического влияния в регионе. Самое же главное, страна готова финансировать строительство транспортной инфраструктуры в Иране и управлять построенными на его территории объектами. К настоящему моменту Индия вложила в проект около 2,1 млрд долл., из которых 0,5 млрд долл. пошло на строительство порта в иранском Чабахаре, еще 1,6 млрд долл. – на реконструкцию железнодорожного пути до Захедана на афганской границе. Индия планирует вкладываться в проект и дальше. При этом экономическая целесообразность западного и центрального маршрутов МТК «Север-Юг» (железнодорожная ветка через Азербайд-

жан в Россию и двойная перевалка контейнеров при следовании морским путем через Каспий) для Индии неочевидна, поскольку непонятно, чем наполнять этот коридор для транзита грузов к европейским потребителям.

Учитывая, что доля России в индийском экспорте незначительна (1,28% – в 2017 г., 1,35% – в 2018 г.)<sup>1</sup>, можно сделать вывод о том, что динамика индийского экспорта не обеспечивает экономическую целесообразность строительства западного и срединного маршрутов МТК «Север-Юг» – железнодорожной ветки Иран-Азербайджан-Россия и дублирующей переправы по Каспию с двойной перевалкой контейнеров. Инфраструктурные планы Индии указывают на ее заинтересованность в развитии преимущественно восточного коридора МТК «Север-Юг». Так Индия финансирует строительство железной дороги на северо-восток Ирана в сторону Центральной Азии.



Порт Амирабад

<sup>1</sup> Торговля между Россией и Индией в 2018 г. // Внешняя торговля России. 09.02.2019.

# 02

## МТК «СЕВЕР-ЮГ» В ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РОССИИ

**ПРОЕКТ МТК «СЕВЕР-ЮГ» ДАВНО ПРИСУТСТВУЕТ В СТРАТЕГИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТАХ РОССИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА, ОДНАКО ЕГО УПОМИНАНИЯ ПОЧТИ НЕ ПРЕДУСМАТРИВАЮТ ПОСТАНОВКИ КОНКРЕТНЫХ ЗАДАЧ И НАЗНАЧЕНИЯ РАСХОДОВ.**

В стратегии развития железнодорожного транспорта еще в 2008 г. подчеркивалась важность развития западного маршрута МТК «Север-Юг» посредством соединения в единую сеть железных дорог России, Азербайджана и Ирана<sup>2</sup>. Среди участков железных дорог России, заявленных для строительства до 2030 г., наименьшее число приходится на Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. При этом среди данных участков нет таких, которые могут служить частью МТК «Север-Юг».

В 2011 г. правительство утвердило Стратегию развития транспорта до 2030 г., предложенную министерством транспорта еще в 2008 г.<sup>3</sup> МТК «Север-Юг» в ней уделяется минимум внимания. В целом транспортная стратегия описывает изменения на северном направлении географии России, а южное (за пределами Приволжского и Северо-Кавказского ФО) практически не рассматривается. Пилотный проект по развитию внутреннего водного

транспорта (ВВТ) предполагалось «провести на Волжском бассейне как одной из магистралей международного транспортного коридора "Север - Юг"». Проект был призван повысить востребованность ВВТ на рынке, для чего грузовладельцам планировали гарантировать предсказуемость, ритмичность и надежность функционирования товарных потоков, обеспечиваемых речным транспортом. Целевым показателем проекта было увеличение перевозок внутренним водным транспортом до 10-12% от всех внутренних перевозок (уровень стран Европейского Союза). Тем не менее на практике объем перевозок грузов на внутренних водных путях сократился: от 135 млн тонн в 2013 г. до 110,4 млн тонн в 2017 г. (менее 1,5% от общего объема перевозок).

Наиболее проработанный правительственный документ в отношении развития МТК «Север-Юг» – Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.<sup>4</sup>, принятая в ноябре 2017 г. Отметим, что она не упомянута в майском указе президента.

Документ декларирует постоянное снижение ежегодного объема грузов, переваливаемых в каспийский портах. Он указы-

<sup>2</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

<sup>3</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.

<sup>4</sup> Стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года.

вают на «не в полной мере реализованный» потенциал по обратной загрузке МТК «Север-Юг» российской сельскохозяйственной продукцией для экспорта в Иран и Индию. Стратегия настаивает на подключении Ирана к свободной торговле и задействовании территории этой страны в российском транзите грузов. В документе анонсиру-



Порт Оля

ется строительство в Дагестане (в районе Каспия) двух новых глубоководных портовых терминалов, грузового и пассажирского, причем ввод первой очереди запланирован в 2020-2025 гг., второй – в 2026-2030 гг. В августе 2018 г. об этих планах заявил и В. Путин<sup>5</sup>, однако новые терминалы планируется строить на основе частно-государственного партнерства и за счет преимущественно частных инвестиций, источник которых неочевиден.

В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры отсутствуют указания на новые терминалы в Каспии<sup>6</sup>. В федеральном проекте «Морские порты России» абстрактно говорится о работе портов Каспия: «В 2019-2024 годах будут реализованы мероприятия по развитию портовой инфраструктуры Волго-Каспийского (Каспийского) бассейна». Целевой показатель, который планируется достигнуть к 2024 г., – увеличение мощности каспийских портов на 1 млн тонн (к имеющимся 25 млн тонн). Строительство новых портов не упоминается.

В Транспортной стратегии России до 2030 г. упомянута единственная задача в отношении каспийских портов: развитие инфраструктуры Астрахани, Оли и Махачкалы до 2015 г. Каспийск не назван среди объектов инвестирования. Остальные федеральные проекты – «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» – ориентированы на повышение эффективности МТК «Восток-Запад».

Президентский указ от 7 мая 2018 г.<sup>7</sup> описывает цели стратегического развития России до 2024 г. и по некоторым отраслям устанавливает конкретные показатели. МТК «Север-Юг» в документе упомянут дважды. Президент указывает правительству на основе Стратегии пространственного развития России «разработать с участием органов госвласти субъектов и до 1 октября 2018 года утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий обеспечение в 2024 году: развития транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Се-

<sup>5</sup> Путин рассказал о планах строительства глубоководного порта в районе Каспия // INTERFAX. 12.08.2018.

<sup>6</sup> Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

<sup>7</sup> Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года.



вер-Юг» для перевозки грузов...». Далее следует список из 7 подпунктов, каждый из которых относится к МТК «Восток-Запад». Второй раз МТК «Север-Юг» упоминается косвенно, в пункте об обеспечении доступной электроэнергией при электрификации МТК «Север-Юг». Больше про данный коридор ничего не сказано.

Учитывая специфику российской бюрократии при принятии и реализации стратегических решений, можно выстроить следующую цепочку. Во-первых, президентский указ вовсе не конкретизирует работу по МТК «Север-Юг», лишь упоминая его в общем порядке. Во-вторых, глава государства указывает правительству опираться на Стратегию пространственного развития, которая опять же не наполняет проект МТК «Север-Юг» конкретикой. В-третьих, Стратегия развития Каспийского региона – самый подробный документ, посвященный МТК «Север-Юг», – не упомянут в президентском указе вовсе. Перечисленные пункты позволяют сделать вывод о том, что создание МТК «Север-Юг» не является проработанной стратегиче-

ской целью правительства России, в отличие от МТК «Восток-Запад».

В феврале 2019 г. правительство утвердило Стратегию пространственного развития России до 2025 г.<sup>8</sup> В документе признается приоритетность МТК «Север-Юг» (наряду с МТК «Восток-Запад») для государственной власти, а также упоминаются авто- и железнодорожные транспортные маршруты, в частности указывается на «связь Индии и Ирана со странами Европы через территорию РФ». МТК «Север-Юг» упоминается в контексте необходимости развития инфраструктуры связи для беспроводной передачи данных на автомобильных дорогах федерального значения и железных дорогах, входящих в МТК, а также в связи с постановкой цели расширения «межгосударственного социально-экономического сотрудничества со странами, входящими в международный транспортный коридор «Север-Юг», и развития соответствующей портовой инфраструктуры, железнодорожных и автомобильных подходов к морским портам». Данный документ в очередной раз демонстрирует, что

МТК «Север-Юг» как четко проработанный проект с конкретными сроками исполнения и целевыми показателями не существует.

На уровне документов, конкретизирующих государственную политику по развитию транспорта, МТК «Север-Юг» также не является приоритетом, по крайней мере, в горизонте до 2024 г. В Комплексном плане модернизации и рас-



Строительство моста над р. Самур на границе России и Азербайджана

<sup>8</sup> Стратегия пространственного развития до 2025 года.



ширения магистральной инфраструктуры от 30 сентября 2018 г. упоминается один транспортный переход в рамках МТК «Север-Юг». Речь идет о сокращении с 2,5 до 2,1 суток времени прохождения контейнеров от северо-западных портов до российско-азербайджанской границы на реке Самур. Согласно плану такой результат должен быть достигнут с 2021 г. (в этом году ожидается открытие контейнерного транзита) до 2024 г.

Повышение эффективности МТК «Север-Юг» затрагивается в федеральном проекте «Внутренние водные пути». Некоторые задачи в проекте соотносятся с МТК «Север-Юг»: к 2024 г. будет увеличена пропускная способность внутренних водных путей на 36,6 млн тонн за счет строительства Нижегородского низконапорного гидроузла и еще на 19 млн тонн за счет строительства Багаевского гидроузла на реке Дон. Планируемый показатель пропускной способности внутренних водных путей к 2024 г. составит 149 млн тонн (в 2017 г. он составлял 110 млн тонн).

Негосударственные участники также подключены к работе вокруг МТК «Север-Юг». Они с определенной периодичностью подписывают рамочные документы и протоколы о намерениях, которые создают впечатление, что о МТК «Север-Юг» не забыли. В феврале 2019 г. «дочка» РЖД – «РЖД Логистика» – и крупнейший оператор железнодорожных контейнерных перевозок в Индии CONCOR договорились о развитии сервисов на МТК «Север-Юг», подписав меморандум о взаимопонимании. РЖД также подписывает рамочные соглашения с властями регионов, входящих в МТК «Север-Юг»: Дагестана и Астраханской области. В подобных документах также излагаются конструктивные намерения.

5 марта 2019 г. в Тегеране после встречи экспертов замминистра транспорта Ирана заявил о согласовании процесса по созданию компании, оперирующей коридором, назначении ее управляющих директоров и выравниваю таможенных тарифов. «Таких решений уже миллион», – анонимно отреагировал один из ведущих российских экспертов по теме.

Указанные обстоятельства говорят о том, что МТК «Север-Юг» пока не состоялся в качестве маршрута регионального значения, связывающего Индию и Юго-Восточную Азию с Северной Европой. На горизонте 5 лет его перспективы в этом качестве остаются сомнительными. Для российских властей его развитие не является ключевым приоритетом и важным направлением государственных инвестиций. Готовность Ирана модернизировать свою инфраструктуру ради развития МТК «Север-Юг» еще менее заметна. В то же время отдельные участки коридора могут эффективно работать, обслуживая региональные грузопотоки. Так МТК «Север-Юг» в Азербайджане практически состыкован с недавно открытой железной дорогой Баку-Тбилиси-Карс. Формально не являясь частью проекта «Север-Юг», эта дорога, испытывающая определенные сложности с привлечением грузов, может обслуживать российско-турецкий грузооборот, опираясь на инфраструктурные объекты, уже построенные в рамках транспортного коридора. Таким образом в январе 2019 г. за 5 суток рефрижераторные контейнеры с турецкими фруктами перемещаются от грузинского Ахалкалаки на станцию Кутум в Астраханской области. Необходимо, однако, отметить, что такой формат использования МТК не предполагает задействования портовых мощностей.

# 03 ЕВРАЗИЙСКАЯ ГЕОГРАФИЯ И «УЗКИЕ» МЕСТА МТК «СЕВЕР-ЮГ»

МТК «СЕВЕР-ЮГ» УСЛОВНО ДЕЛИТСЯ НА ТРИ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПОЛОСЫ – ИРАНСКУЮ (I), КАСПИЙСКУЮ (II) И РОССИЙСКУЮ (III), ПРИЧЕМ СТОЛИЦА ИРАНА ТЕГЕРАН И КРУПНЫЙ ГОРОД НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ СТРАНЫ МЕШХЕД (СТАНЦИЯ ФАРИМАН) РАЗБИВАЮТ ПЕРВУЮ ЗОНУ ЕЩЕ НА ДВА СЕКТОРА – ЮЖНЫЙ И СЕВЕРНЫЙ. НА КАЖДОМ УЧАСТКЕ МЫ ВЫДЕЛЯЕМ ЧЕТЫРЕ БАЗОВЫХ МАРШРУТА – ВСЕГО 16 – И ОПИСЫВАЕМ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КАЖДОГО.

## I. ИРАНСКАЯ ПОЛОСА

Южный сектор иранской полосы МТК начинают три относительно крупных портовых комплекса на побережье Персидского залива: Имам Хомейни (1), Бендер-Аббас – состоит преимущественно из двух портов Шахид Раджаи и Шахид Бахонар (2), Чабахар (3), а также железнодорожная станция Мирджаве на границе с Пакистаном.

1. От порта Имам Хомейни до Тегерана через пункты Ахваз, Арак и Кум проложена железная дорога длиной 927 км. На этом участке вторая колея действует только между портом Имам Хомейни и Ахвазом (112 км) и между Кумом и Тегераном (173 км). Ширина колеи всех железнодорожных путей в

Иране, кроме пограничной ветки с Пакистаном, – 1435 мм.

### Порт Имам Хомейни

Город Махшахр

Расстояние до аэропорта: 18 км

Расстояние до Тегерана: 1000 км

Количество причалов: 38

Сайт <http://bikport.pmo.ir/>

### Порт Шахид Раджаи

Город Бендер-Аббас

Расстояние до аэропорта: 40 км

Расстояние до Тегерана: 1300 км

Количество причалов: 29

Сайт <http://shahidrajaeeport.pmo.ir/>

От портового комплекса Бендер-Аббас до Тегерана через пункты Сиржан, Бафх, Йезд, Мейбод, Кашан и Кум проложена железная дорога длиной 1482 км. На этом участке вторая колея действует между портовым комплексом и Бафхом (612 км) и между Кумом и Тегераном (173 км).

От портового комплекса Бендер-Аббас до Мешхеда через пункты Сиржан, Бафх, Тебес и Торбат Хейдарие проложена железная дорога длиной 1410 км. На этом участке вторая колея действует между

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО  
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»



портовым комплексом и городом Бафх (612 км).

В отличие от портов в Бендер-Аббасе, порт Шахид Бехешти, более известный по названию города, может принимать крупные суда благодаря двум глубоководным причалам (235 м и 265 м).

**Порт Шахид Бахонар**  
Город Бендер-Аббас  
Расстояние до аэропорта: 45 км  
Расстояние до Тегерана: 1300 км  
Количество причалов: 12  
Сайт <http://bahonarport.pmo.ir/>

**Порт Шахид Бехешти**  
Город Чабахар  
Расстояние до аэропорта: 45 км  
Расстояние до Тегерана: 1900 км  
Количество причалов: 10  
Сайт <http://chabaharport.pmo.ir/>

Тем не менее Чабахар не имеет доступа к железнодорожной сети Ирана. Как и реконструкцию самого порта, Индия финансирует строительство железной дороги от Чабахара до Мешхеда<sup>9</sup>, выделив на эти цели 500 млн долл.<sup>10</sup> На данный момент груз из порта по всей территории Ирана доставляют автомобильным транспортом. В октябре 2017 г. Индия отправила через Чабахар в Афганистан первую партию пшеницы. 25 февраля 2019 г. торговый коридор был открыт официально, и Афганистан отправил в Индию 570 тонн груза. Автомобильная дорога от Чабахара до города Диларам, откуда открывается доступ к другим районам Афганистана, длится около 1100 км и протекает через населенные пункты Захедан и Заболь. Проезд занимает около 13 часов.

С 24 декабря 2018 г. порт управляется правительством Индии; договор заключен на 18 месяцев с возможностью продления до 10 лет<sup>11</sup>. Когда американские санкции против Ирана были возвращены в августе и ноябре 2018 г., Чабахар был изъят из санкционного режима, поскольку подобные обстоятельства могли помешать экономическому развитию Афганистана<sup>12</sup>.

Провинция Систан и Белуджистан, в которой располагается порт Чабахар, – одна из наименее развитых и безопасных в Иране. Террористы совершают регулярные «вылазки» с пакистанской территории, в результате которых гибнут пограничники. На юго-востоке страны с 2012 г., после разгрома группировки «Джундалла», действует группировка «Джейш аль-Адль», которая совершает террористические акты на территории провинции. Последний произошел 13 февраля 2019 г. – погиб 41 человек<sup>13</sup>.

Несмотря на то, что Пакистан не подписывал соглашение об МТК «Север-Юг» и воспринимает порт Чабахар как прямого конкурента соседнему порту Гвадар, мы обозначаем четвертый маршрут на юго-востоке Ирана, поскольку технически он существует. От пограничного пункта Мирджаве до города Захедан проложена железная дорога длиной в 92 км – единственная в Иране с колеей шириной в 1676 мм, аналогичной пакистанским железным дорогам. Затем из Захедана через Керман и Бафх проложена однопутная дорога до Тегерана. Общая длина маршрута – 1742 км.

Северный сектор иранской полосы МТК состоит из четырех маршрутов, проложенных от Тегерана до границы с Азербайджаном, иранских портов на Каспийском море и границы с Туркменией.

<sup>9</sup> INSTC: Construction of Mashhad-Zahedan Railroad Starts // Financial Tribune. 29.12.2017.

<sup>10</sup> Посол Ирана в Индии: Инвестиция в порт Чабахар не посвящена конкретной стране // Информационное агентство Исламской Республики (APNA). 28.02.2018.

<sup>11</sup> Марцинкевич Б. Иран передал Индии в оперативное управление часть порта Чабахар // REGNUM. 27.12.2018.

<sup>12</sup> США вывели из-под санкций иранский порт Чабахар // РИА Новости. 06.11.2018.

<sup>13</sup> Третий теракт за месяц: что происходит в Иране // Газета.ru. 14.02.2019.



Маршрут Тегеран-Астара существует пока только в автомобильном варианте, и путь длиной в 500 км занимает около 7 часов. Железнодорожное полотно по этому маршруту построено на две трети – от Тегерана до Казвина (144 км) и от Казвина до Решта (164 км). Второй участок этой дороги был запущен 6 марта 2019 г. В первый год эксплуатации пропускная способность оценивается в 5,1 млн тонн грузов. В 20-летнем плане развития транспортного коридора предполагается увеличить пропускную способность до 7 млн тонн. На данном участке 53 тоннеля и 45 мостов общей протяженностью 22 км и 8,4 км соответственно. Всего вдоль железной дороги построено девять станций. На этом участке грузовые поезда могут разгоняться до 120 км/ч.<sup>14</sup>

Строительство железной дороги от Решта до Астары планируется завершить в 2021 г. Трансграничный перегон от иранского города Астара до азербайджанского одноименного города стал функционировать 8 февраля 2018 г. Длина участка – 10 км, из которых 8 км располагаются на азербайджанской территории и 2 км – на иранской. Ширина рельсовой колеи – 1520 мм. Перегон включает в себя мост через реку Астарачай длиной 83 м, высотой 8 м и шириной 11 м. Перегрузочный терминал занимает 35 га, управляется Азербайджанскими железными дорогами и будет передан Иранским железным дорогам через 25 лет. Официально участок был открыт 29 марта 2018 г. – за первые 49 дней через него прошло 7,6 тыс. тонн груза<sup>15</sup>. Режим работы: с 09:00 до 17:00<sup>16</sup>.

Решт находится в 40 км от порта Энзели, поэтому по завершении строительства этой дороги еще один иранский порт на Каспии будет иметь доступ к железнодорожной инфраструктуре страны.

### Порт Энзели

Город Энзели

Расстояние до аэропорта: 35 км

Расстояние до Тегерана: 365 км

Количество причалов: 10

Сайт <http://anzaliport.pmo.ir/>

### Порт Ноушехр

Город Ноушехр

Расстояние до аэропорта: 3 км

Расстояние до Тегерана: 215 км

Количество причалов: 8

Сайт <http://noshahrport.pmo.ir/>

Порт Ноухешх находится в 215 км от Тегерана, и до него можно добраться на автомобиле за 3-3,5 часа. Во многом из-за такой близости к столице подводить железную дорогу к порту не планируется.

### Амирабад

Город Нека

Расстояние до аэропорта: 50 км

Расстояние до Тегерана: 330 км

Количество причалов: 10

Сайт <http://amirabadport.pmo.ir/>

В отличие от порта Ноушехр, Амирабад подключен к железной дороге. Расстояние от Тегерана через пункты Гярсар и Каэмшахр – 400 км.

Амирабад – крупнейший иранский порт на Каспии, третий по величине в стране. У порта есть возможность приема ролкеров (судна для перевозки грузов на колесной базе) и перевалки зерновых грузов. Зернохранилище вмещает 170 тыс. тонн продуктов. Объем нефтехранилища – 16 тыс. м<sup>3</sup>. Потенциал грузооборо-

<sup>14</sup> Iran President Flags Off Train Along New Rail Section of INSTC // Financial Tribune, 06.03.2019.

<sup>15</sup> Talks on Activating INSTC Resume With India, Russia // Financial Tribune, 07.04.2018.

<sup>16</sup> Пограничные пункты Азербайджана // Advantour.

та – 7,5 млн тонн грузов<sup>17</sup>. С марта 2015 по март 2016 гг. (год по иранскому календарю) через Амирабад было перевезено 2,5 млн тонн грузов между Ираном, Россией и странами Центральной Азии<sup>18</sup>. В 2017 г. запущена вторая фаза развития порта, которая подразумевает строительство шести новых причалов, увеличение грузооборота до 18 млн тонн, вместимости зернохранилища – до 500 тыс. тонн, объема нефтехранилища – до 70 тыс. м<sup>3</sup>.

Железнодорожная ветка от Тегерана до иранских портов на Каспии продолжается через город Горган вплоть до пункта Инчеборун на границе с Туркменией, и длина ее составляет 540 км. В 2014 г. эта ветка

была состыкована с железнодорожной сетью Туркмении и Казахстана<sup>19</sup>.

Традиционным маршрутом из Ирана в Центральную Азию является железная дорога Тегеран-Серахс длиной 1046 км. Из них 886 км приходится на участок Тегеран-Фариман (пункт рядом с крупным городом Мешхед), на котором действует вторая железнодорожная колея. Для того, чтобы товары попали из Ирана в Туркмению, вагонам приходится менять колесные тележки – на постсоветском пространстве ширина колеи составляет 1520 мм. Такая ситуация ограничивает пропускную способность железнодорожных переходов. Через переход Серахс-Мешхед, например, за сутки могут проследовать всего 200 вагонов<sup>20</sup>.



Поезд в Иране

<sup>17</sup> Iran's Amirabad Port Investments Top \$230 Million Since 2013 // Financial Tribune. 15.12.2017.

<sup>18</sup> Amirabad Port Projects on Fast Track // Financial Tribune. 12.04.2017.

<sup>19</sup> Открылся железнодорожный коридор "Север - Юг", связавший Иран, Туркменистан и Казахстан // ТАСС. 03.12.2014.

<sup>20</sup> Соков К. Иран вынашивает планы единой сети железных дорог со странами Центральной Азии // РИТМ Евразии. 12.01.2017.

## II. КАСПИЙСКАЯ ПОЛОСА

Каспийскую полосу МТК «Север-Юг» можно разделить на западный, транскаспийский и восточный участки. Западный маршрут пролегает через Азербайджан, транскаспийский маршрут связывает порты пяти прибрежных государств, но не обладает регулярным расписанием из-за отсутствия координации между ними, а восточный составляют три железнодорожных пути<sup>21</sup>.

Трансазербайджанская железная дорога Астара-Ялама составляет около 515 км. В отличие от иранской полосы МТК, две трети путей в Азербайджане двухколейные и электрифицированные, однако состояние многих требует капитального ремонта. Участок пути от Сумгаита до Яламы был построен 50 лет назад, износ пути достиг 95%, поэтому скорость движения поездов не превышает 20-30 км/ч. В 2019 г. должна начаться реконструкция этого участка<sup>22</sup>. Предстоит обновить инфраструктуру для обеспечения движения поездов с максимальной скоростью 140 км/ч. Для этого нужно восстановить железную дорогу, состоящую из двух линий, между Сумгаитом и станцией Гильгильчай и проложить новые участки пути длиной 84 км в прямом и обратном направлении<sup>23</sup>. Также ведутся работы по переносу части железнодорожного полотна на участке Астара-Баку подальше от берега Каспийского моря.

Рядом с железнодорожным пунктом Ялама находится пограничный пункт для автомобильного транспорта Самур. Через реку Самур проложен мост, построенный в 1957 г. Со строительством нового моста, длина которого составит более 320 м, пропускная способность должна увеличиться в разы, т.к. мост бу-

дет четырехполосным, и его ширина составит около 17 м. Проехать по новому мосту можно будет уже весной 2019 г.<sup>24</sup>

На туркменской стороне рядом с пограничным пунктом Инчеборун находится пункт Этрек. С декабря 2014 г., когда этот участок был запущен через города Берекет, Узень (Жанаозен), Мангистау (Мангышлак, рядом с портом Актау), Бейнеу, Атырау вплоть до разъезда Дины Нурпеисовой (у автодорожного пограничного пункта Котяевка), восточный маршрут МТК сократился на 600 км, поскольку нет необходимости «делать крюк» по иранской территории через Серахс.

Тем не менее спустя четыре года член казахстанского парламента Айкын Конуров выразил в депутатском запросе недовольство темпами развития коридора: «За 10 месяцев текущего [2018] года объем перевезенных грузов по маршруту Казахстан-Туркменистан-Иран (пограничный переход «Болашак») составил чуть более миллиона тонн. При этом транзит не достиг даже 200 тыс. тонн. По имеющимся данным, указанный маршрут в качестве международного транспортного коридора, фактически, не функционирует. Бизнесом пока данное направление не востребовано, и его перспективы туманны»<sup>25</sup>.

До 2014 г. для перевозки грузов использовался маршрут Серахс-Туркменабад-Дашогуз-Бейнеу-разъезд Дины Нурпеисовой длиной 2260 км, который также затрагивает часть территории Узбекистана, но не проходит через ее крупные населенные пункты. С учетом длины маршрута он уступает аналогичному, который проходит через Инчеборун.

В качестве запасного можно рассматривать маршрут Серахс-Самарканд-Ташкент-Ак-

<sup>21</sup> Азербайджан. Паромное сообщение Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркмения) // Ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

<sup>22</sup> Джавид Гурбанов: Реконструкция железной дороги Баку-Ялама начнется в 2019 году // TREND News Agency. 27.09.2018.

<sup>23</sup> Сейчас на маршруте 21 железнодорожная станция, после реализации проекта их число сократится до 14-16. Таким образом, увеличение безостановочных участков позволит повысить скорость поездов, в т.ч. за счет модернизации систем электроснабжения и сигнализации, которые также запланированы в рамках проекта. Кроме того, будут восстановлены или заменены все поперечные дренажные установки на путях, включая 157 мостов, 354 водоотвода, а также построены 15 пешеходных переходов. См. Баку модернизирует отрезок транспортного коридора «Север – Юг» // Gudok.ru. 28.01.2019.

<sup>24</sup> Новый мост через реку Самур заложен на российско-азербайджанской границе // REGNUM. 18.10.2017.

<sup>25</sup> Железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран не интересна бизнесу.





тобе. Несмотря на длину в 2800 км, такой маршрут позволяет продвинуться вглубь Центральной Азии, поближе к территории Таджикистана и Киргизии, не охваченных напрямую транспортным коридором.

### III. РОССИЙСКАЯ ПОЛОСА

Российский пояс МТК «Север-Юг» завершает обозначенные маршруты тремя участками железнодорожного пути: от границы с Азербайджаном до Астрахани, от границы с Казахстаном до Москвы и от Москвы до границы с Финляндией.

Железнодорожный и автомобильный пути от границы с Азербайджаном проходят возле трех каспийских портов – Махачкала, Оля и Астрахань, составляя около 680 км. Махачкалинский морской торговый порт – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и с осадкой до 4,5 м. Инфраструктура порта включает

сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн в год, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год. Основную долю грузооборота составляет сырая нефть<sup>26</sup>.

В морском порту Оля имеются 14 причалов общей протяженностью причального фронта более 2 км. Главной специализацией порта Оля является перевалка сухих грузов. В 2017 г. порт переработал 267,9 тыс. тонн, в т.ч. экспортные грузы составили 90,6%, импортные – 9,4%. За 2017 г. в порту было зарегистрировано 325 заходов судов. В грузообороте основной объем приходится на зерно – 68%; лесные и прочие грузы составляют 14% и 19% соответственно<sup>27</sup>.

Астраханский морской порт – причальное сооружение общей протяженностью 383 м.



Порт Астрахань

<sup>26</sup> Порт Махачкалы почти вдвое увеличил объем перевалки грузов за 11 месяцев // ТАСС. 12.12.2018.

<sup>27</sup> Оля – универсальный морской торговый порт на Каспии // Морские вести России. 30.07.2018.



Порт может одновременно обслуживать от 3 до 6 судов с осадкой до 5 м и грузоподъемностью до 7 тыс. тонн. Пропускная способность – до 1 млн тонн в год. Складские помещения позволяют единовременно размещать 80 тыс. тонн груза. Навигация круглогодичная, режим работы круглосуточный<sup>28</sup>.

Маршрут от границы с Казахстаном до Москвы через Волгоград составляет около 1600 км. Альтернативный вариант – произвести выгрузку в Астрахани (70 км от границы).

Запасной маршрут Серахс-Актобе продолжается через Оренбург, Казань и также завершается в Москве. Длина маршрута от Актобе до Москвы составляет 1800 км.

Заключительная часть МТК «Север-Юг» пролегает от Москвы через Санкт-Петербург до станции Бусловская и имеет протяженность, равную около 900 км.

В марте 2019 г. состоялось открытие железной дороги от Казвина до Решта, широко освещавшееся в СМИ прикаспийских государств. Событие имеет значительную важность для развития транспортной инфраструктуры Ирана, поскольку дорога соединяет западную часть прикаспийских территорий Ирана со столицей. Тем не менее логистический потенциал этого участка будет реализован эффективно в том случае, если эту дорогу достроят, во-первых, до порта Энзели, который находится в 40 км от Решта, и во-вторых, до пограничной Астары (еще 175 км), где при участии Азербайджана уже построен 10-километровый переезд через границу. Пока не будет такой связи, грузоперевозчикам будет дешевле и удобнее пользоваться фурами.

Иранские источники утверждают, что именно американские санкции препятствуют развитию инфраструктуры и всей экономики Ирана. Пагубное влияние санкций бесспорно, но это не единственная причина, по которой в Иране до сих пор больше двух третей железных дорог остаются однопутными. Экономика Ирана не могла развиваться под всеобъемлющим санкционным давлением, которое поддерживалось не только США, но и странами Европейского Союза, и Хасан Роухани перед президентскими выборами 2013 г. сделал ставку на дипломатическое урегулирование кризиса вокруг национальной ядерной программы, чтобы ослабить санкционный режим. Роухани приложил много усилий, чтобы получить народную поддержку, и у населения страны сложилось убеждение, что со снятием санкций решатся все проблемы иранской экономики. В январе 2016 г. санкции сняли, но чуда не могло произойти – развитие экономики требует предсказуемости от госрегулирования и судебной системы, благоприятный инвестиционный климат и транспарентную культуру ведения бизнеса. За 10 лет под международными санкциями обстановка ухудшилась настолько, что потребовалось бы долгое восстановление в нормальных условиях. По словам представителей российских дипломатических кругов, дезорганизованность и халатное отношение к труду будут ограничивать экономическое развитие Ирана даже без американских санкций, восстановленных спустя два года после отмены. Слабый прогресс в строительстве и модернизации железных дорог также можно объяснить сочетанием двух факторов – объективными трудностями для привлечения инвесторов вопреки санкциям и неумением вести дела таким образом, чтобы зарубежные экономические партнеры могли с минимальными рисками и опасениями развивать бизнес в Иране<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Сайт АО «Астраханский морской порт».

<sup>29</sup> "Exploring opportunities on the INSTC" // INSTC CONFERENCE-INDIA 2015.

## ВЫВОДЫ

1 Динамика индийского экспорта в Европу отстает от китайского в 10 раз и не обеспечивает экономическую целесообразность строительства западного и срединного маршрутов МТК – железнодорожной ветки Иран-Азербайджан-Россия и дублирующей переправы по Каспию с двойной перевалкой контейнеров.

2 Узким местом МТК остается инфраструктура Ирана. Из 8 тыс. км железных дорог электрифицировано только 2,5% путей, второй путь есть только у 19% маршрутов. Не хватает судов, вагонов и парковочных мест для фур. Имеющаяся инфраструктура не позволяет отслеживать контейнеры во время перевозок, не организован обмен информацией между таможенными службами.

3 Деловые практики Ирана также отстают от современных стандартов. Нет доступа и к информации о стоимости перевозок в Иране – ее можно запросить лишь в устном общении. Кроме того, нет и гарантий того, что логистика сработает эффективно без личного взаимодействия с иранскими партнерами.

4 В развитии МТК «Север-Юг» очевидна проблема отсутствия единых стандартов. Страны-участницы МТК не признают результаты таможенных процедур на взаимной основе, между ними нет электронного документооборота. Отсутствует единый оператор транспортного коридора, не согласованы тарифы. В портах отсутствует единое расписание, которое позволило бы планировать перевозки.

5 Для России создание МТК «Север-Юг» не является проработанной и обеспеченной ресурсами стратегической целью, в отличие от МТК «Восток-Запад».

6 Среди участков железных дорог России, заявленных для строительства до 2030 г. наименьшее число приходится на Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. При этом среди данных участков нет таких, которые могут служить частью МТК «Север-Юг».

7 Глубоководный порт в Каспийске не включен в конкретный список будущих транспортно-логистическихстроек на юге России.

8 По вышеназванным причинам текущее состояние МТК «Север-Юг» – это разорванная цепочка работающих несогласованно друг с другом транспортных участков; «лоскутная» инфраструктура, изношенная и не используемая на полную мощность из-за плохой координации между странами-участницами коридора.

[WWW.EURASIAN-STRATEGIES.RU](http://WWW.EURASIAN-STRATEGIES.RU)

Август 2019

