

ПРЕОДОЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ БАРЬЕРОВ НА ПУТИ РАЗВИТИЯ МТК «СЕВЕР — ЮГ»



Оглавление

Введение.....	2
Структура МТК «Север — Юг».....	3
Показатели МТК «Север — Юг».....	5
Стоимость и сроки грузоперевозок по МТК «Север — Юг».....	10
Тарификация грузоперевозок.....	12
Показатели торговли России с Индией и Ираном.....	13
Инфраструктурные ограничения МТК «Север — Юг».....	19
Западная ветвь.....	19
Транскаспийская ветвь.....	23
Восточная ветвь.....	25
Заключение.....	30

ВВЕДЕНИЕ

Проблема поиска новых путей реализации экспорта и доставки импорта России становится драйвером перестройки транспортно-логистических маршрутов Евразии и развития Международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг». Инициатива создания коридора имеет долгую историю, однако обострение международно-политической конкуренции и санкционная эскалация последних лет добавляют аргументов в пользу ускорения существующих проектов вдоль пути и запуска новых.

МТК «Север — Юг» — важнейшая часть транспортного каркаса Евразии. Соединяясь с большинством широтных евразийских транспортных маршрутов по направлению Восток — Запад (Китай — Европа), меридианный МТК связывает север Европы со странами Персидского залива и Индийского океана через Россию, Кавказ и Центральную Азию без задействования инфраструктуры Суэцкого канала. МТК может сыграть существенную роль в формировании «новой логистики» и развитии международных транспортно-логистических цепочек.

Сегодня по МТК перевозят самые различные товары, в том числе зерно, уголь, чёрные металлы, а объёмы грузопотока растут по всем направлениям и видам транспорта. Однако дальнейшее развитие МТК «Север — Юг» сталкивается с комплексом инфраструктурных ограничений и связанных с этим проблем. В данном обзоре исследуются основные проблемные места существующих маршрутов коридора, текущие проекты их расширения и возможные способы обеспечения пропускной способности, достаточной для полноценной реализации потенциала взаимной торговли ключевых стран-участниц.

СТРУКТУРА МТК

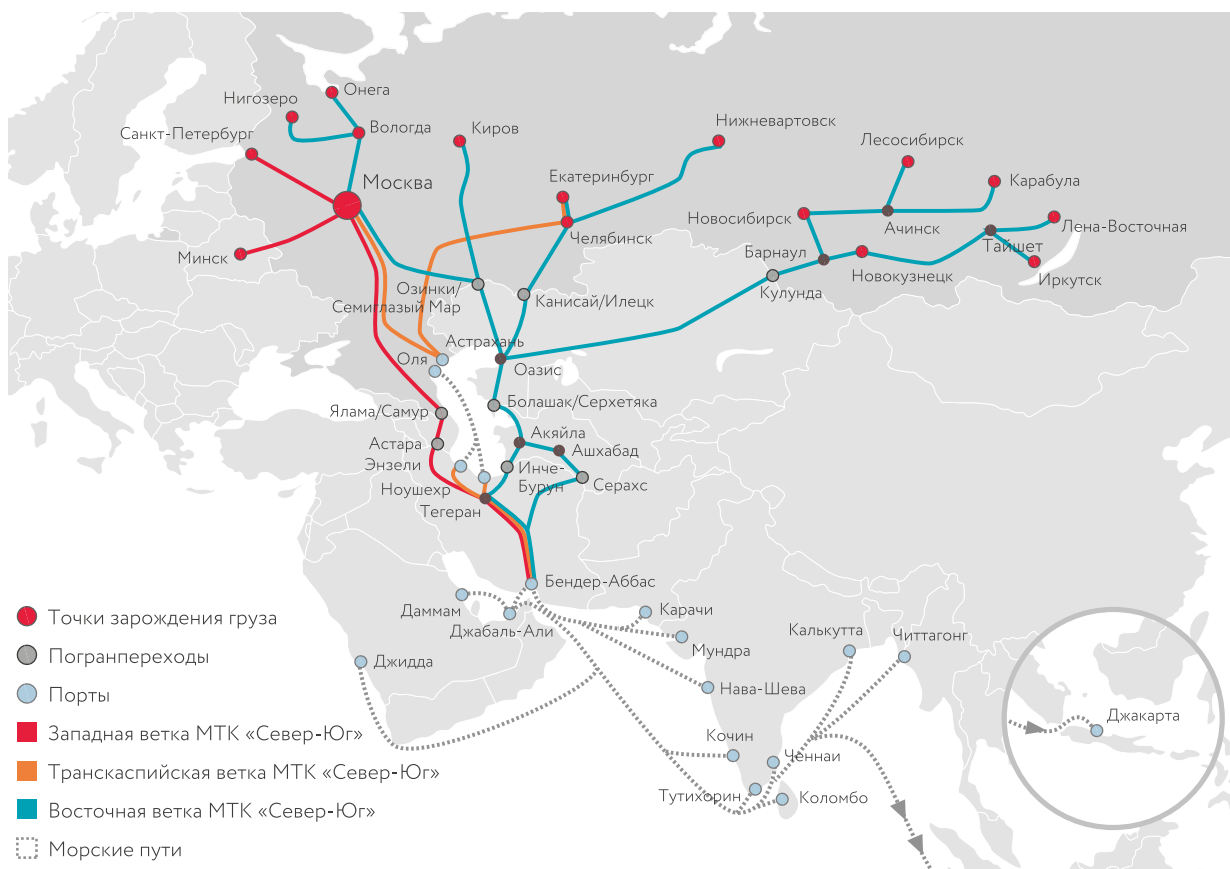
«СЕВЕР — ЮГ»

1. Западная ветвь коридора (сухопутная): прямое железнодорожное сообщение по России — железнодорожный погранпереход (ЖДПП) Астара (Азербайджан) — Астара (Иран) с последующей перегрузкой на автомобильный транспорт в связи с отсутствием железнодорожного участка Астара — Решт с возможностью обратной погрузки на железную дорогу для перевозки по территории Ирана. Также на протяжении всего участка до морских портов Ирана можно использовать автомобильный транспорт. В процессе могут быть задействованы грузы из Грузии и Армении. Протяжённость участка маршрута от Астрахани до порта Бендер-Аббас составляет около 3 тыс. км.
2. Восточная ветвь коридора (сухопутная): прямое железнодорожное сообщение Россия — Казахстан — Туркменистан — Иран с выходом на железнодорожную сеть Ирана и сменой колеи с 1520 мм на 1435 мм через ЖДПП Серахс (Туркменистан) — Серахс (Иран) или Акяйла (Туркменистан) — Инче-Бурун (Иран). Протяжённость участка маршрута от Астрахани до порта Бендер-Аббас составляет около 4 тыс. км.
3. Транскаспийская ветвь коридора (сухопутная и морская): мультимодальный маршрут через акваторию Каспийского моря с использованием российских портов (Астрахань, Оля, Махачкала) и портов севера Ирана (Энзели, Ноушехр, Амирабад) в Каспийском бассейне, а также автодорожной и железнодорожной инфраструктуры Ирана. Протяжённость участка маршрута от Астрахани до порта Бендер-Аббас составляет около 2,8 тыс. км.

Все маршруты имеют своей целью порты южного Ирана (Бендер-Аббас, Чабахар) с дальнейшей отправкой грузов в Индию, страны Персидского залива или Восточной Африки. При этом в настоящее время коридор во многом функционирует в рамках торговли России с Ираном, то есть грузополучателями являются иранские компании. Также восточный маршрут МТК «Север — Юг» используется для транзитных перевозок белорусских удобрений в Китай, соответственно, список заинтересованных стран выходит за рамки участников самого коридора.

В настоящее время с различной степенью регулярности работают все три ветки МТК «Север — Юг». Доставка контейнеров из Москвы до порта Бендер-Аббас по МТК «Север — Юг» занимает от 14 дней.

КАРТА МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР — ЮГ»



Источник: [Грузовые перевозки ОАО «РЖД»](#)

ПОКАЗАТЕЛИ МТК

«СЕВЕР — ЮГ»

Возрастающее значение МТК отражается в динамике грузоперевозок. По различным оценкам, с 2022 по 2023 год общий объём перевозок по МТК «Север — Юг» увеличился на 18% — с 19 до 22,6 млн тонн. По данным АНО «Дирекция международных транспортных коридоров», наибольшая часть перевозок осуществляется по железной дороге. В 2022 году было перевезено 10,2 млн тонн грузов, а в 2023 — уже 11,6 млн тонн (на 14% больше). Значительный прирост показали перевозки морским транспортом: в 2023 году объём увеличился на 55%, достигнув уровня 5,5 млн тонн и сравнявшись с показателем автотранспорта.

В 2024 году объём перевозок по МТК «Север — Юг» продемонстрировал рост на 19% и составил 26,9 млн тонн, согласно оценкам Минтранса России и Дирекции международных транспортных коридоров. Как сообщает пресс-служба ОАО «РЖД», по итогам 2024 года объём перевозки железнодорожным транспортом по МТК «Север — Юг» превысил 12,9 млн тонн.

Таблица 1.
ДИНАМИКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК МТК «СЕВЕР — ЮГ»

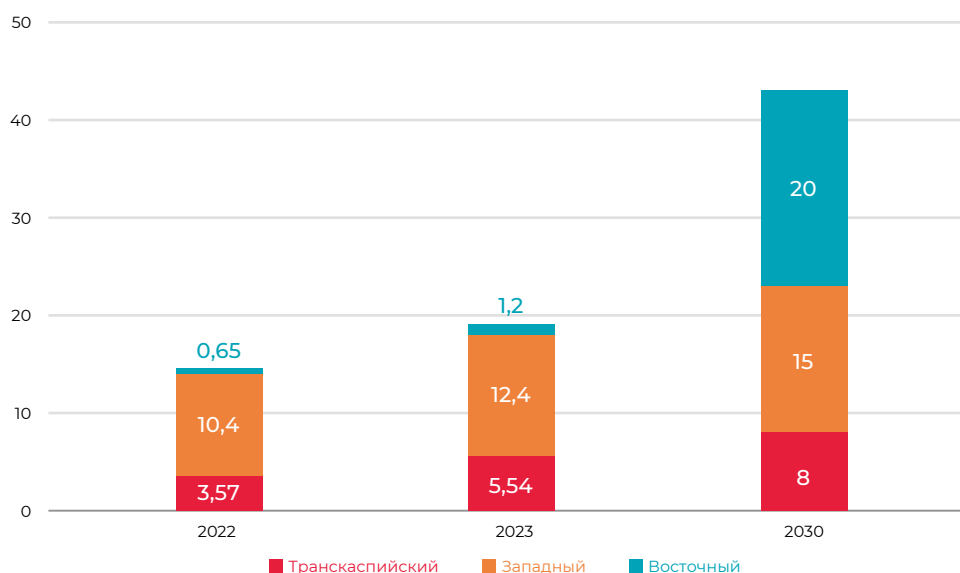
	Объём перевезённых грузов, млн тонн			Прирост 2024/2023 гг.	
	2022	2023	2024	Абсолютный, млн тонн	Относительный, %
Всего	19	22,6	26,9	4,3	19%
Авто	5,3	5,5	нет данных	нет данных	нет данных
Море	3,5	5,5	нет данных	нет данных	нет данных
Ж/д	10,2	11,6	12,9	1,3	11%

Источник: Фонд «Росконгресс» и др.

Национальный проект «Развитие транспортной инфраструктуры» предусматривает увеличение провозной способности железных дорог МТК с 8 млн до 20 млн тонн уже в 2028 году. По планам правительства, провозная способность МТК «Север — Юг» должна составить 30 млн тонн в 2030 году и 35 млн тонн в 2035 году. В то же время, по оценке российских властей, грузопоток по МТК «Север — Юг» может вырасти до показателей в 32–35 млн тонн к 2030 году. Аналитические центры отмечают потенциальный рост грузоперевозок по МТК «Север — Юг» до 75 млн тонн к 2040 году, а основным направлением останется западная ветвь коридора (42 млн тонн). По словам генерального директора АО «ОЭЗ «Лотос» Сергея Милушкина, по МТК «Север — Юг» прогнозируется рост грузовой базы к 2050 году до 100 млн тонн.

Объём перевозок по восточной ветке МТК «Север — Юг» в 2023 году составил 550 тыс. тонн, что на 9% больше, чем в 2022 году. Посол Ирана в России Казем Джапали [озвучил](#) следующие показатели грузопотока по восточной ветке МТК «Север — Юг»: 650 тыс. грузов перевезено в 2023 году, от 1,8 до 2 млн тонн — в 2024 году, что является трёхкратным приростом. Потенциал восточной ветки МТК «Север — Юг» оценивается в [15 млн тонн](#) ежегодно, а по прогнозу российских органов власти — [20 млн тонн к 2030 году](#). По мнению авторов, подобный сильный рост грузопотока по восточной ветке будет достигнут благодаря инвестициям в инфраструктурные проекты, которые будут более подробно рассмотрены ниже, а также сотрудничеству с [Афганистаном](#) и [Пакистаном](#), что позволит бесшовно провозить грузы железной дорогой в Индию. Примечательно, что и [Афганистан](#), и [Пакистан](#) открыто заявляли о намерении участвовать в развитии МТК «Север — Юг», а именно восточного направления маршрута.

ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА ПО ТРЁМ МАРШРУТАМ МТК «СЕВЕР — ЮГ», МЛН ТОНН



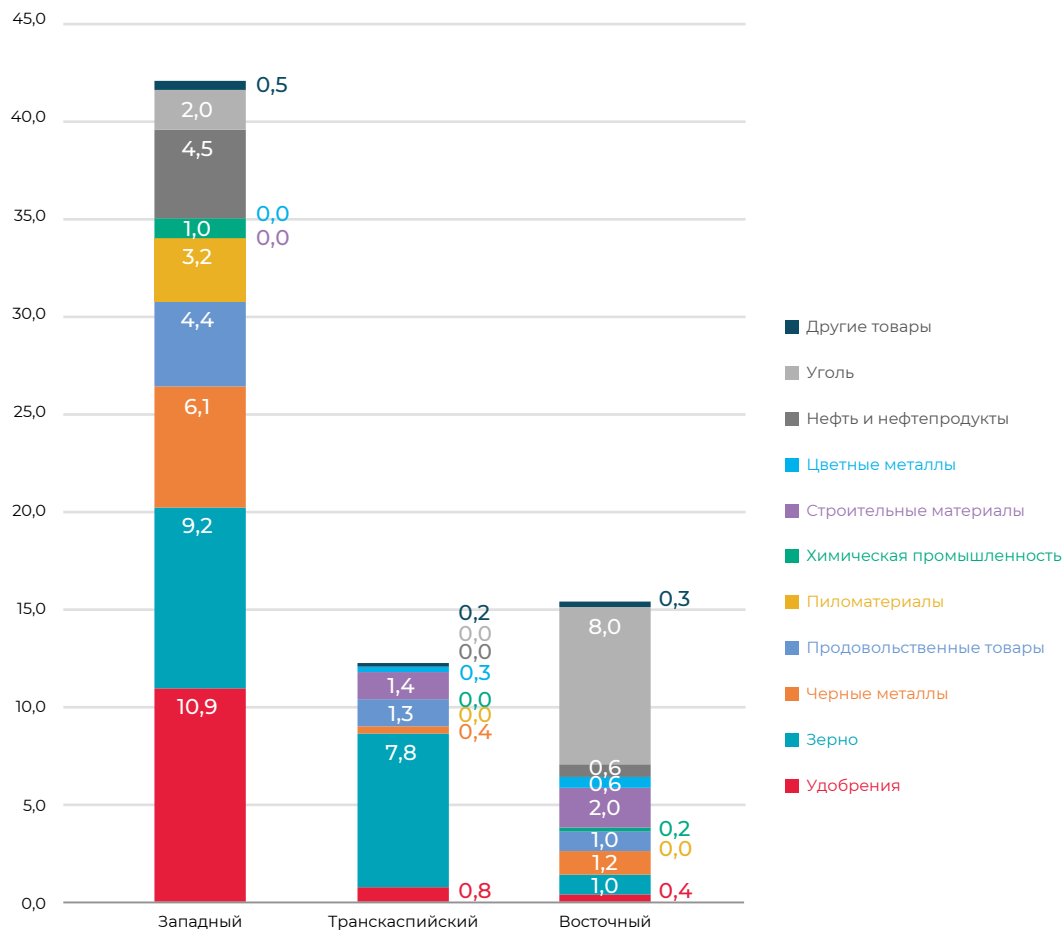
Источник: [Минпромторг](#), [Минэкономразвития](#), [Правительство РФ](#), [Минтранс РК](#)

На сегодняшний день восточная ветка МТК «Север — Юг» демонстрирует наименьшие показатели грузопотока среди всех трёх направлений, а лидирующим направлением является западная ветвь коридора. Однако с инфраструктурной точки зрения следует отметить потенциал восточной ветки, ориентированной на железнодорожные грузоперевозки, поскольку перевозка по ней возможна без смены модальности вдоль всего пути следования на юг Ирана.

Тем не менее прогнозы [N.Trans Lab](#) менее оптимистичны для восточного коридора. Согласно базовому сценарию, потенциал грузопотоков по МТК «Север — Юг» достигнет 46 млн тонн к 2030 году и 60 млн тонн к 2040 году. Общие потенциальные объёмы перевозимых грузов к 2030 году вполне совпадают с оценками органов власти, однако показатели в разрезе направлений отличаются. Согласно прогнозу N.Trans Lab, основной объём грузов в базовом сценарии придётся именно на западный коридор — 35 млн тонн к 2040 году, а доля восточного направления составит менее 12% (7 млн тонн). По оптимистичному сценарию объёмы грузооборота по МТК «Север — Юг» достигнут

75 млн тонн к 2040 году за счёт дополнительных перевозок нефти и каменного угля вследствие перегруженности восточных портов и Азово-Черноморского бассейна. В таком случае показатели восточного направления приблизятся к 15 млн тонн.

ГРУЗОВАЯ БАЗА МТК «СЕВЕР — ЮГ» ПО ОПТИМИСТИЧНОМУ СЦЕНАРИЮ НА 2040 Г. В РАЗРЕЗЕ МАРШРУТОВ, МЛН ТОНН

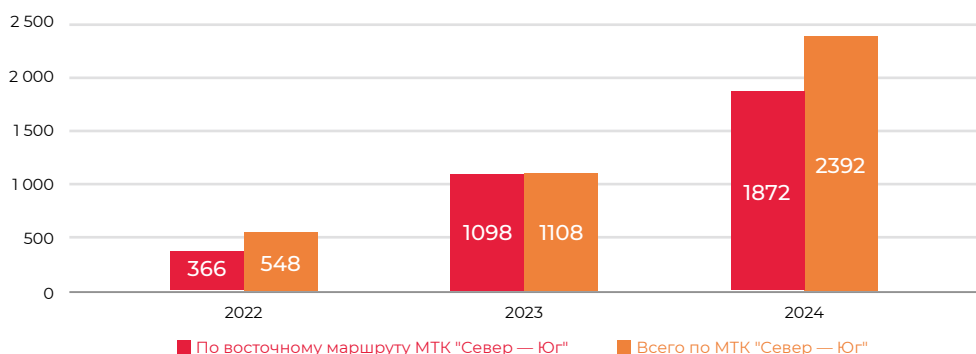


Источник: [N.Trans Lab](#)

В рамках МТК «Север — Юг» целесообразно осуществлять контейнерные перевозки преимущественно продовольственных товаров, доля которых может составить до 35% от общего объёма контейнерных грузов. Кроме того, значительную часть грузопотока [могут сформировать](#) чёрные металлы (28,8%), пиломатериалы и целлюлозно-бумажная продукция (16,6%), продукция химической промышленности (11,2%) и цветные металлы (6,8%). Согласно исследованию, контейнеропоток к 2040 году может составить около 1,5 млн ДФЭ, или более 20 млн тонн. В то же время [прогнозы ЕАБР](#) отличаются большей скромностью. В зависимости от сценариев потенциал контейнерных перевозок всех трёх маршрутов может варьироваться от 325 до 662 тыс. ДФЭ (от 5,9 до 11,9 млн тонн) к 2030 году. [По прогнозам N.Trans Lab](#), к 2030 году грузопоток контейнеров превысит 16 млн тонн.

Российский железнодорожный оператор предпочитает использовать именно восточную ветку для перевозки грузов. В 2022 году доля восточного маршрута в перевозках РЖД составила 66,8%, в 2023 году — 99,1% и в 2024 году — 78,3%. Согласно данным «РЖД Логистика», в 2024 году по МТК «Север — Юг» всего перевезено 2,4 тыс. ДФЭ, по восточной ветке — 1,9 тыс. ДФЭ.

ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО СЕТИ РЖД В 2022–2024 ГГ., ДФЭ

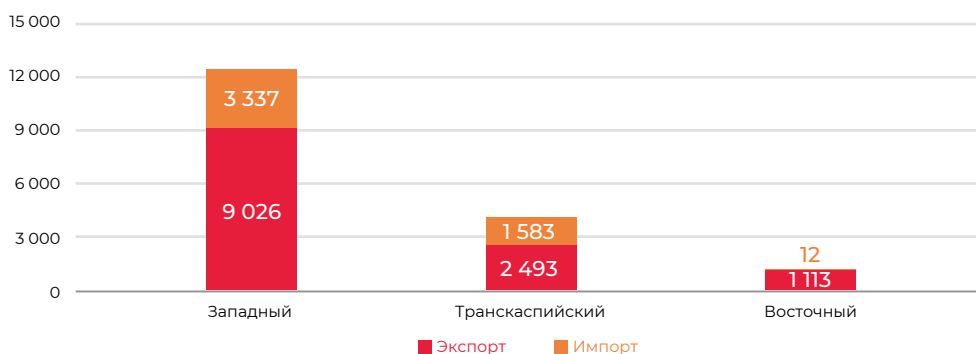


Источник: «РЖД Логистика»

Отправка первого коммерческого груза по восточной ветке МТК «Север — Юг» состоялась в июле 2022 года. ОТЛК ЕРА совместно с «РЖД Логистика» организовала перевозку контейнеров с экспортным грузом из Российской Федерации. Железнодорожный состав насчитывал 39 двадцатифутовых контейнеров с битумными кровельными листами и преодолел 3800 км. Груз проследовал транзитом по железным дорогам Казахстана, Туркменистана и Ирана с последующей отправкой морскими линиями в порт Индии.

N.Trans Lab в своем исследовании подробно описывает структуру экспортно-импортных перевозок России по МТК «Север — Юг», на основе которой можно оценить грузовую базу как всех направлений в целом, так и каждой ветки коридора.

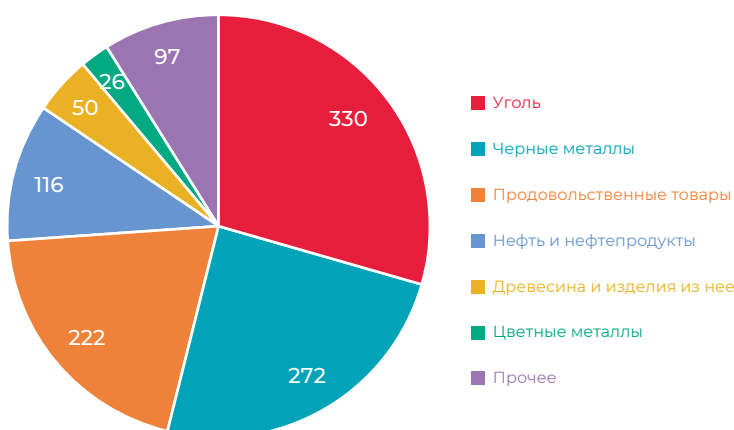
СТРУКТУРА ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК МТК «СЕВЕР — ЮГ» В 2023 ГОДУ В РАЗРЕЗЕ МАРШРУТОВ, ТЫС. ТОНН



Источник: N.Trans Lab

Россия использует МТК «Север — Юг» в первую очередь для экспорта отечественных товаров — 71,9% груза приходится на экспорт. Наибольший дисбаланс наблюдается в грузоперевозках по восточной ветке — 98,9% экспортных перевозок. По восточному маршруту МТК «Север — Юг» в 2023 году перевозили уголь, чёрные металлы, продовольственные товары, нефтепродукты, древесину и цветные металлы.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТНЫХ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВОСТОЧНОМУ МАРШРУТУ МТК «СЕВЕР — ЮГ» В РАЗРЕЗЕ ГРУЗОВ, ТЫС. ТОНН



Источник: [NTrans Lab](#)

По прогнозам, в ближайшие десять лет восточный маршрут коридора будет использоваться для перевозки строительных материалов, чёрных и цветных металлов, зерна, продовольственных товаров, удобрений и химической продукции, а к 2040 году основным товаром на восточном направлении может стать уголь (8 млн тонн ежегодно).

СТОИМОСТЬ И СРОКИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО МТК «СЕВЕР — ЮГ»

Согласно расчётам, произведённым Федерацией ассоциаций экспедиторов Индии, перевозка грузов из Мумбаи в Москву по МТК «Север — Юг» **быстрее на 40-50% и дешевле на 40-55%**, чем по традиционному маршруту через Суэцкий канал.

В **докладе ЕАБР** отмечается срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту в 30-45 дней, а по сухопутному маршруту — от 15 до 24 дней; в то же время грузы по наиболее регулярному восточному маршруту могут перевозиться в срок до 18 дней. Согласно данным «РЖД Логистика», сроки доставки грузов из Москвы до станции Бендер-Аббас за 2023 год были снижены до 12 дней, в частности благодаря введению регулярных рейсов (два поезда в месяц) с апреля 2023 года.

Для сравнения: на сегодняшний день суда FESCO Indian Line регулярно доставляют грузы по морскому маршруту Новороссийск — Нава-Шева — Мундра и в обратном направлении, при этом время в пути составляет от **18 дней. Стоимость** перевозки из индийского порта Мундра в Новороссийск — 2 860 долл. за ДФЭ и 3 520 долл. за СФЭ.

Расчёты исследовательского центра NTrans Lab позволяют определить стоимость перевозки грузов по направлениям МТК «Север — Юг» и сравнить с показателями морских маршрутов. Согласно данным центра, сухопутные западный и восточный маршруты коридора наиболее благоприятны как по стоимости, так и по срокам перевозок.

Таблица 2.

СТОИМОСТЬ И СРОКИ ДОСТАВКИ КОНТЕЙНЕРИЗИРОВАННЫХ ГРУЗОВ ОТ ТОЧКИ ОТПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВ В РОССИИ ДО ПОРТОВ ИНДИИ

Маршрут	Стоимость, евро	Срок доставки, сутки
Западный маршрут МТК «Север — Юг»	479	21–28
Транскаспийский маршрут МТК «Север — Юг»	564	34–40
Восточный маршрут МТК «Север — Юг»	500	27–32
Москва — порты Азово-Черноморского бассейна — Суэцкий канал — порты Индии	500	35
Москва — порты Северо-Запада — Суэцкий канал — порты Индии	621	38

Источник: **NTrans Lab**

Казахстан, участвующий в МТК посредством железнодорожной магистрали Казахстан — Туркменистан — Иран и грузоперевозок по Каспийскому морю из портов Актау и Курык в направлении Ирана, является территорией транзита российских и индийских грузов. Согласно расчётам Союза транспортников Казахстана, для перевозки зерна от Оренбурга до границы с Ираном наиболее выгодным маршрутом является западная ветвь МТК¹.

Таблица 3.
СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА ПО МТК «СЕВЕР — ЮГ» ОТ ОРЕНБУРГА ДО ГРАНИЦЫ С ИРАНОМ

Маршрут	Расстояние, км	Стоимость, долл./тонна
Транскаспийский: Оренбург — порт Оля — порт Энзели	2 573	81,9
Западный: Оренбург — Самур — Астара	2 460	52,8
Восточный: Оренбург — Болашак — Серахс	2 921	87,7

Источник: Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

¹ По материалам презентации «Развитие и интеграция казахстанских транспортных коридоров» Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS».

ТАРИФИКАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Различия в национальных системах тарификации, а также дополнительные сборы в транзитных портах и на границах усложняют расчёты и увеличивают стоимость перевозок по МТК «Север — Юг». Если между Россией и Азербайджаном, а также Россией и Казахстаном осуществляется координация тарифных политик, в том числе в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ, эффективный механизм тарификации перевозок с Ираном и Туркменистаном долгие годы отсутствовал.

Единая система таможенных и тарифных преференций будет способствовать существенному развитию МТК «Север — Юг». В октябре 2024 года на заседании Совета глав государств СНГ президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов выступил с предложением о применении единых таможенных и тарифных льгот на МТК «Север — Юг».

Тарифная политика РЖД на западной и восточной ветках МТК «Север — Юг» направлена на стимулирование роста объёмов перевозок. Так, компания предоставляет скидку в размере 50% на перевозки чёрных металлов через переход Самур на границе с Азербайджаном и далее через переход Беюк-Кясик — Гардабани между Азербайджаном и Грузией, а также через российско-казахстанские пограничные станции и далее через станции Серахс или Акяйла Туркменских железных дорог. РЖД также предоставляет скидку в размере 20% на экспортно-импортные контейнерные перевозки по восточной ветке международного транспортного коридора «Север — Юг» — через российско-казахстанские пограничные переходы, а далее через переход Болашак — Серхетяка между Казахстаном и Туркменистаном.

В то же время Казахстан даёт скидку в размере 40% на железнодорожные перевозки всех видов грузов, за исключением зерна, продуктов перемола и нефтепродуктов, по восточной ветке МТК «Север — Юг».

Тем не менее сквозной железнодорожный тариф для транспортировки грузов по всей длине маршрута МТК «Север — Юг», действующий по принципу «от точки до точки» (например, от Москвы до порта Бендер-Аббас), на данный момент не утверждён.

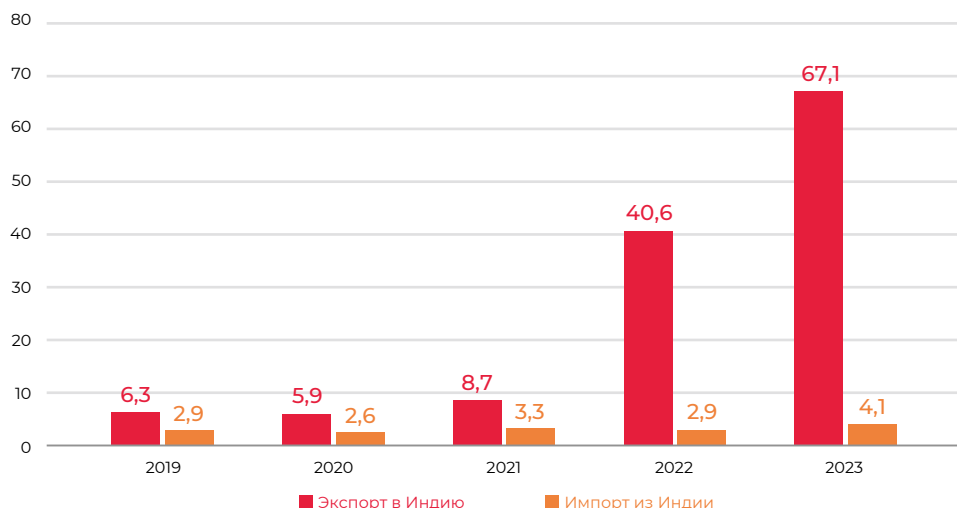
На сегодняшний день активно ведутся переговоры по установлению благоприятных ставок на восточном маршруте, в особенности для железнодорожных перевозок. Участниками обсуждений являются Россия, Казахстан, Туркменистан и Иран. В ходе пленарной сессии на площадке TransRussia 2025 представители РЖД озвучили достижение договорённости о согласованности конкурентоспособных ставок на восточном маршруте МТК «Север — Юг» между железнодорожными компаниями отмеченных выше стран.

ПОКАЗАТЕЛИ ТОРГОВЛИ РОССИИ С ИНДИЕЙ И ИРАНОМ

С 2022 года происходит переориентация торговли России на страны Востока и Юга. В рамках исследования конкурентоспособности МТК «Север — Юг» наиболее целесообразно проанализировать сотрудничество России с двумя основными партнерами по данному маршруту: Индией и Ираном.

В 2023 году Россия экспортировала в Индию товаров на 67 млрд долл., согласно [данным](#) Международного торгового центра (International Trade Centre; далее — ИТС). В то же время импортные поставки из Индии в Россию превысили 4 млрд долл. С 2021 по 2023 гг. объёмы экспорта товаров в Индию в стоимостном выражении увеличились на 671,3% (с 8,7 до 67,1 млрд долл.).

ОБЪЁМЫ ТОРГОВЛИ РОССИИ С ИНДИЕЙ, МЛРД ДОЛЛ.

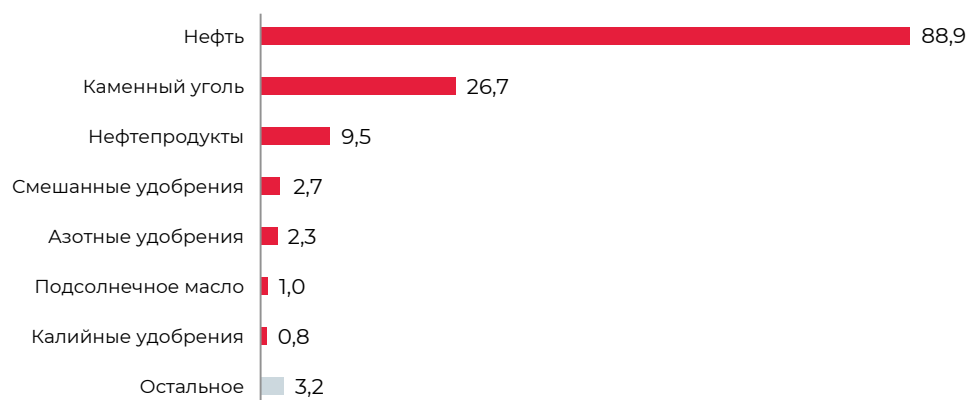


Источник: [International Trade Centre](#)

[По данным газеты The Economic Times](#), объём торговли между Индией и Россией через международный транспортный коридор «Север — Юг» за прошлый год вырос вдвое. По этому маршруту в Россию доставляют строительные материалы, текстильную продукцию, обувь, рис, пластмассы, кондитерские изделия, специи и пищевые концентраты. В обратном направлении, из России в Индию, отправляют товары целлюлозно-бумажной промышленности, пиломатериалы, средства гигиены, мебель, кровельные покрытия и продукты питания.

Как отмечает The Economic Times, ссылаясь на слова заместителя генерального директора «РЖД Логистика» по мультимодальным перевозкам Дмитрия Крюкова, в прошлом году стоимость транспортных услуг по этому маршруту снизилась более чем на 56%, а объём перевозок увеличился в 1,7 раза.

ОСНОВНЫЕ КАТЕГОРИИ ТОВАРОВ, ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗ РОССИИ В ИНДИЮ В 2023 ГОДУ, МЛН ТОНН



Источник: [International Trade Centre](#)

Согласно данным ИТС, Россия в 2023 году экспортировала в Индию 135,1 млн тонн грузов, что на 99,6% больше, чем в 2022 году (67,7 млн тонн). Основу экспортной части составила сырая нефть — 65,8% (88,9 млн тонн) от общего объема перевезенных из России в Индию товаров. В 2022 году показатель был равен 37 млн тонн, а в 2021 году — 4,5 млн тонн; рост за два года составил 1875,6%. При сложении показателей перевозки сырой нефти и нефтепродуктов получается 72,8% (98,4 млн тонн) от общего объема перевезенных грузов. В 2023 году Россия заработала на продаже нефти и нефтепродуктов в Индию 53,6 млрд долл. — 79,9% от общей стоимости перевезенных из России в Индию товаров. Для перевозки нефтепродуктов в основном выбирают морские маршруты с использованием танкеров.

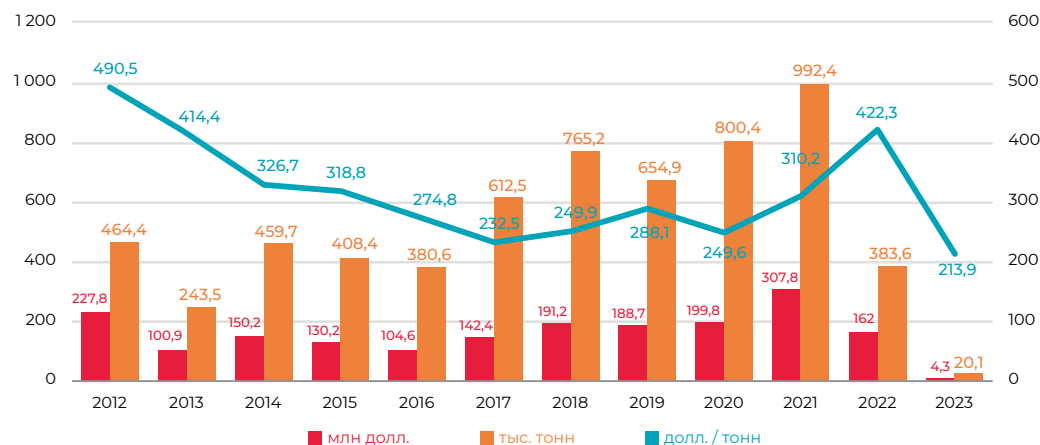
Следующая по объемам перевозок категория товара — каменный уголь. По сравнению с резким ростом перевозок нефти и нефтепродуктов увеличение объемов транспортировки угля отличалось более плавными показателями: 7,5 млн тонн в 2021 году, 18 млн тонн в 2022 году, 26,7 млн тонн в 2023 году; прирост за два года составил 256%. Хотя экспортная доля каменного угля в физическом выражении в 2023 году составила 19,8%, в стоимостном выражении она была равна всего лишь 7,3% (4,9 млн долл.). Вместе с тем каменный уголь — важный товар для железнодорожных перевозок и занимает лидирующее положение в структуре погрузки грузов по сети РЖД. По данным ОАО «РЖД», в 2024 году было перевезено 331,4 млн тонн каменного угля железнодорожным сообщением (доля в общем грузопотоке составила 28,1%), из которых Россия экспортировала 196,2 млн тонн угля (177,6 млн тонн по сети РЖД). В контейнерах каменный уголь был перевезен в объеме 15,7 тыс. ДФЭ.

Перевозки удобрений из России в Индию также играют важную роль в торговых отношениях двух стран. В 2023 году объемы перевозок азотных, калийных и смешанных (содержащих два или три питательных элемента) удобрений составили 5,8 млн тонн, а совокупная стоимость перевезенных удобрений превысила 2,6 млрд долл. В сравнении с нефтью и углем, удобрения чаще перевозятся в контейнерах автомобильным или железнодорожным транспортом. Согласно данным ОАО «РЖД», в 2024 году перевезено 67,6 млн тонн химических и минеральных удобрений по сети РЖД, а объемы контейнерных перевозок составили 501,4 тыс. ДФЭ.

В 2023 году Индия прежде всего покупала смешанные удобрения — 46,6% от общего объема всех перевезённых удобрений. Далее пользовались спросом азотные удобрения (39,7%) и калийные (13,7%). Дороже всех Индии обходились смешанные удобрения — 516,1 долл. за тонну, далее азотные (417,5 долл.) и калийные (358,1 долл.). Тем не менее, как [сообщают РИА Новости](#), за восемь месяцев 2024 года российский экспорт удобрений в Индию в стоимостном выражении составил 998,7 млн долл., что в 1,7 раза меньше, чем за такой же период прошлого года. Вместо лидировавшей ранее России главными поставщиками удобрений стали Оман и Саудовская Аравия.

Важным партнёром для Индии на рынке калийных удобрений многие годы была Республика Беларусь. Стабильно на протяжении более десяти лет белорусский калий поставлялся в Индию в крупных объёмах. Согласно данным ИТС, в 2021 году Беларусь стала основным поставщиком калия: на её долю пришлось 30,5% от экспорта калийных удобрений в Индию.

ДИНАМИКА ЭКСПОРТА БЕЛОРУССКИХ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ В ИНДИЮ



Источник: [International Trade Centre](#)

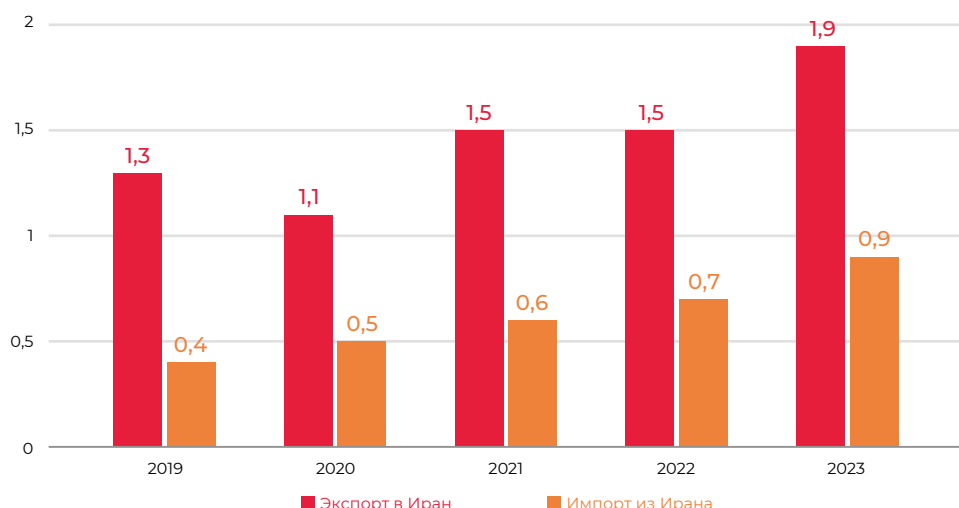
Однако в 2023 году произошёл резкий (–92,5%) спад поставок белорусского калия в физическом выражении. Как видно из графика, с 2014 по 2021 гг. объёмы поставок не падали ниже 380,6 тыс. тонн, поскольку сохранялась благоприятная для Индии ценовая политика (от 232,5 до 326,7 долл. за тонну). Однако в 2022 году наметился рост цен на 36,1% по сравнению с 2021 годом, в связи с чем объёмы сократились на 61,3%. Подобный рост цен негативно сказался на торговых отношениях между Индией и Беларусью уже в 2023 году, где показатели в физическом выражении лишь на немного превысили 30 тыс. тонн, хотя средняя цена оказалась рекордно низкой за весь исследуемый период. Основная причина подобного спада может быть связана с санкциями ЕС и США в отношении компании «Беларуськалий» и нежеланием Индии попасть под вторичные санкции.

Место Беларуси, по оценкам авторов на основе данных ИТС, занял Туркменистан благодаря работе Гарлыкского калийного горнорудного комплекса. Объёмы экспорта калия с 2022 по 2023 гг. увеличились на 1358,3% с 28 до 408,4 тыс. тонн и достигли стоимостного показателя в 160,3 млн долл., при средней стоимости 392,5 долл. за тонну.

В свою очередь Республика Беларусь почти удвоила поставки калийных удобрений в Китай (с 1,9 млн тонн в 2022 году до 3,4 млн тонн в 2023 году). В 2024 году показатель продемонстрировал небольшой спад до 2,9 млн тонн, однако Беларусь уверенно занимает второе место среди поставщиков калийных удобрений в Китай (после России). В феврале 2025 года «РЖД Логистика» [сообщила](#), что отправила из Республики Беларусь два полносоставных контейнерных поезда с калийными удобрениями в количестве 124 СФЭ в Китай по восточной ветке МТК «Север — Юг», используя для транзита территории России, Казахстана, Туркменистана и Ирана, и в иранском порту Бендер-Аббас контейнеры погрузили на судно и отправили морем в порты Китая. Затем в марте были перевезены 62 СФЭ с белорусским калием по тому же маршруту.

Показатели товарооборота России с Ираном более стабильны и имеют тенденцию к увеличению объёмов — в 2023 году страны приблизились к отметке в 3 млрд долл. взаимной торговли товарами. В середине января 2025 года посол Ирана Казем Джалали [заявил](#), что объём торгового оборота между Ираном и Россией по итогам 2024 года превысил 4 млрд долл.

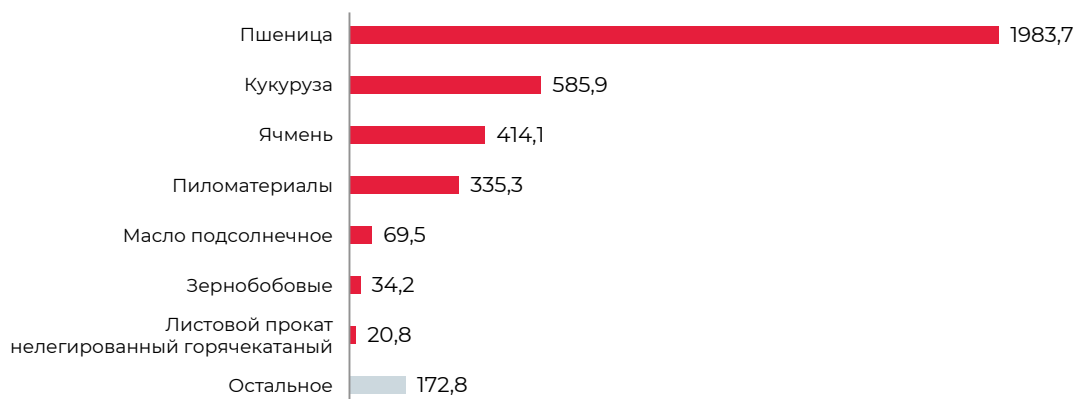
ОБЪЁМЫ ТОРГОВЛИ РОССИИ С ИРАНОМ, МЛРД ДОЛЛ.



Источник: [International Trade Centre](#)

В 2023 году Россия экспортировала в Иран 3,6 млн тонн грузов. Основой российского экспорта в Иран было сельскохозяйственное сырьё — более 2,9 млн тонн (82,8% от общих объёмов экспортных перевозок). Среди злаковых ключевое место принадлежало экспорту пшеницы — более 1,9 млн тонн. Более того, среди поставщиков пшеницы Россия традиционно занимает первое место, а в 2023 году объёмы российского экспорта составили 56,6% от общего показателя иранского импорта.

ОСНОВНЫЕ КАТЕГОРИИ ТОВАРОВ, ЭКСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗ РОССИИ В ИРАН В 2023 ГОДУ, ТЫС. ТОНН



Источник: [International Trade Centre](#)

В 2023 году стоимость перевезённого зерна в Иран составила 1,16 млрд долл. (62,7% от общей стоимости экспортных товаров), среди которого 68,9% пришлось на пшеницу, 18,4% — на кукурузу, 12,4% — на ячмень. Зерно, как и удобрения, перевозится железнодорожным транспортом. Согласно [данным ОАО «РЖД»](#), в 2024 году по сети РЖД было перевезено 31,2 млн тонн зерна, и большая часть перевозок является экспортной. Такой вывод сделан на [основе статистики РЖД за I полугодие 2024 года](#), согласно которой по сети РЖД было отправлено 15,9 млн тонн зерна, в том числе 11,3 млн (71,1%) — на экспорт. Показатель [контейнерных перевозок зерна](#) в 2024 году составил 133,3 тыс. ДФЭ.

На втором месте по объёмам перевозимых товаров из России в Иран находится древесина и изделия из неё, где особое место занимает поставка пиломатериалов — 335,3 тыс. тонн в 2023 году, что в стоимостном выражении составляет 190,1 млн долл. В 2022 году Иран импортировал 311,5 тыс. тонн российских пиломатериалов, рост за год составил 7,6%. Согласно [данным ОАО «РЖД»](#), в 2024 году перевезено 26,3 млн тонн лесных грузов по сети РЖД, а [контейнеризация](#) была в объёме 579,4 тыс. ДФЭ.

Россия традиционно является главным поставщиком, занимая 61% доли экспорта пиломатериалов в Иран. Тем не менее данный показатель постепенно снижается: 76% в 2020 году, 69% в 2021 году, 63% в 2022 году. В то же время возрастают поставки со стороны Турции — 130,2 тыс. тонн в 2023 году. Тем самым Турция заняла почти четверть (24%) экспорта пиломатериалов в Иран, хотя данный показатель в 2020 году был равен 8%.

Особое значение для России приобрели поставки в Иран машин, оборудования и механизмов. Хотя в 2023 году показатель объёмов перевозки в стоимостном выражении снизился на 31,5% по сравнению с 2022 годом (182,7 и 125,1 млн долл. соответственно), данная статья экспорта занимает важное место во взаимной торговле. В частности, в 2023 году перевезено ядерных реакторов общей стоимостью 81,6 млн долл., частей двигателей внутреннего сгорания — 10 млн долл., токарных станков — 9 млн долл.

В 2023 году Иран купил калийных удобрений на 136,7 млн долл., однако доля России среди поставщиков низкая — 4,1% (5,6 млн долл.). Основными импортёрами были ОАЭ (104,9 млн долл.), Турция (9,4 млн долл.) и Узбекистан (9,2 млн долл.). В физическом выражении Иран в 2,5 раза увеличил импорт калийных удобрений — с 92,7 тыс. тонн в 2022 году до 247,9 тыс. тонн в 2023 году.

Беларусь являлась одним из ключевых поставщиков калия в Иран. В 2022 году она экспортировала калийных удобрений на 7,9 млн долл. (16,9% от общего объёма импорта Ирана), став второй по объёмам страной после ОАЭ. Однако в 2023 году произошёл резкий спад до 20 тыс. долл. (–99,7%). Тем не менее в феврале 2025 года посол Ирана в Беларуси Алиреза Санеи **заявил**, что иранская сторона заинтересована в закупке белорусского калия, а в конце 2023 года посол отметил, что стороны договорились о поставках 400 тыс. тонн. Для сравнения: в рекордном для Республики Беларусь 2022 году было поставлено 6,2 тыс. тонн калийных удобрений.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ МТК «СЕВЕР — ЮГ»

Инфраструктурные ограничения выступают основным фактором, сдерживающим развитие всех трёх действующих веток МТК «Север — Юг». Отсутствие координации между странами-участницами в вопросах обновления и расширения инфраструктуры, а также несогласованность сроков реализации инфраструктурных проектов в разных государствах и иные разногласия между государствами также осложняют продвижение. Все страны-участницы заинтересованы в реализации транзитного потенциала коридора, однако каждая из них преследует свои цели и стремится перенаправить грузовые потоки на свою территорию.

Различия в ширине железнодорожной колеи стран-участниц требуют применения специальных технологий и процедур для перегрузки и перевалки грузов на стыках различных железных дорог, что ведёт к увеличению времени и стоимости грузоперевозки.

Под влиянием барьеров перевозки грузов по МТК осуществляются с большими задержками, особенно в наземных пограничных пунктах и в морских портах. По данным ЭСКАТО ООН, 50% транзитного времени тратится на пересечение границ. Так, длительность перевозки между Москвой и портом Бендер-Аббас, которая по западному маршруту должна составлять 6 дней, из-за задержек на погранпереходах удваивается и достигает 10–13 суток.

Наряду с вышеперечисленными общими для МТК барьерами, каждая из трёх ветвей имеет свои специфические ограничения.

Западная ветвь

Западная ветвь МТК «Север — Юг» — крупнейшая артерия коридора, на которую в настоящее время приходится порядка 70% всего грузопотока МТК. Главным ограничением западного маршрута сегодня являются железные дороги стран-участниц.

Российская железнодорожная инфраструктура представляет собой двухпутные, полностью или частично электрифицированные пути провозной способностью преимущественно 60 млн тонн в год, за исключением участка Дербент — Самур, где провозная способность составляет всего лишь 8 млн тонн. Проект строительства станции Самур-2, железнодорожного погранперехода Дербент и планы развития железнодорожной инфраструктуры коридора позволят увеличить общую пропускную способность до 20 млн тонн в год до конца 2027 года.

В 2023 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» была завершена разработка проектной документации и начаты строительные работы по переводу российского участка Дербент — Самур — Государственная граница на систему тяги переменного тока. По данным компании, это позволит снизить затраты на сервисное обслуживание и ремонт локомотивов, а также сократить простой поездов на станции Дербент при смене родов тока.

В Азербайджане маршрут представлен двухпутным электрифицированным участком Самур — Ширван провозной способностью в два раза ниже российской — до 30 млн тонн. Далее по маршруту пропускная способность участка Ширван — Астара сужается до 10 млн тонн, однако в настоящий момент осуществляется его реконструкция и увеличение пропускной способности до 30 млн тонн.

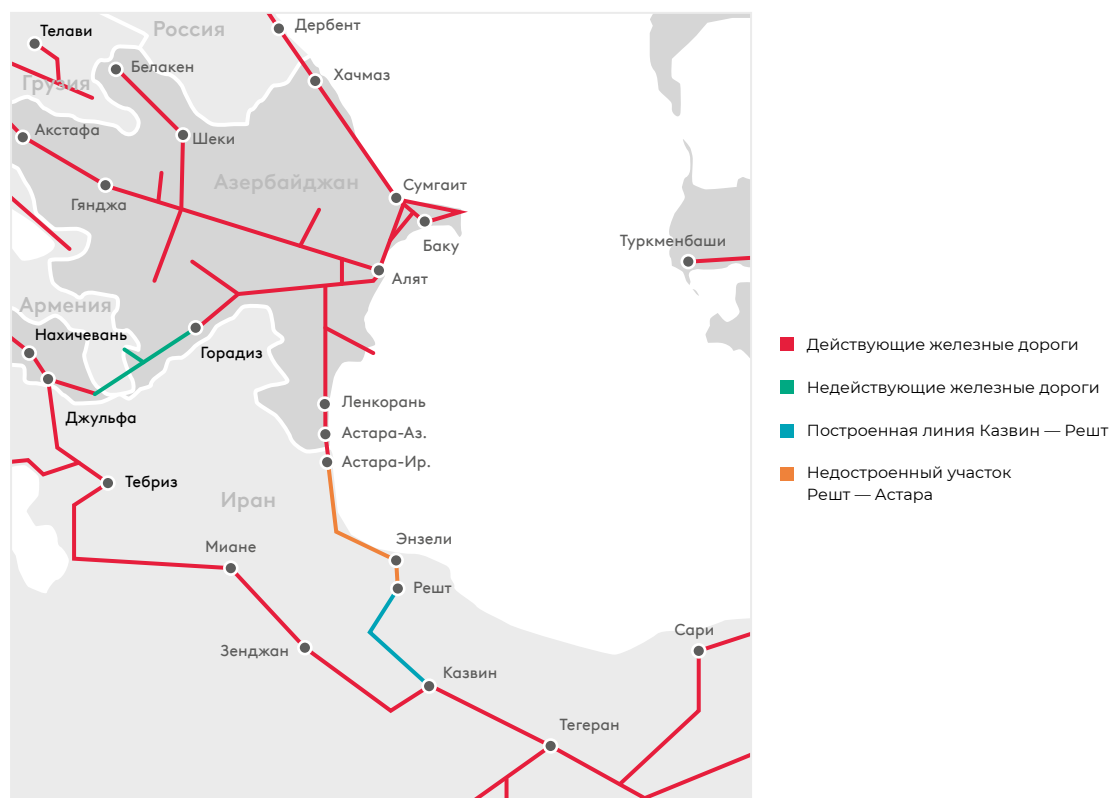
Далее по маршруту на территории Ирана большинство участков железной дороги являются однопутными, неэлектрифицированными и ограничены пропускной способностью до 10 млн тонн. Кроме того, недостроенный железнодорожный участок на территории Ирана от Решта до Астары протяжённостью 165 км создаёт дополнительные сложности, связанные с перегрузкой контейнеров.

Строительство участка Астара — Решт долгое время обсуждалось во время трёхсторонних переговоров Ирана, Азербайджана и России. Наконец в мае 2023 года было подписано межправительственное соглашение между Россией и Ираном о строительстве участка Астара — Решт с общей стоимостью проекта в 1,6 млрд евро. По данным главы Минтранса РФ Виталия Савельева, полностью завершить строительство железнодорожного участка планируется к 2028 году.

Реализация данного проекта обеспечит непрерывное железнодорожное сообщение на этом маршруте без перевалок груза на другие виды транспорта и позволит увеличить провозную способность до 15 млн тонн, что, впрочем, также недостаточно для полноценной стыковки с железнодорожной инфраструктурой Азербайджана.

На сегодняшний день грузы проходят участок дороги Астара — Решт автомобильным транспортом, что в разы замедляет процесс перевозки и вызывает дополнительные риски повреждения или утраты товаров.

НЕДОСТРОЕННЫЙ УЧАСТОК РЕШТ — АСТАРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КАЗВИН — АСТАРА



Источник: [Доклад Евразийского банка развития](#)

Кроме того, данный участок пролегает через город Энзели, где располагается крупный порт Ирана. Энзели является свободной экономической зоной Ирана, где организациям, осуществляющим долгосрочные инвестиционные проекты, предоставляются преимущества в виде налоговых освобождений и гарантии защиты собственности. Отметим, что российские и совместные российско-иранские организации являются участниками данной экономической зоны. Как следствие, в силу экономической важности данной территории как для Ирана, так и для России строительство участка Астара — Энзели — Решт обретает ещё большее значение.

Потенциал объёма грузоперевозок по маршруту Астара — Решт оценивается в 15 млн тонн. Более того, в соглашениях между Россией, Ираном и Азербайджаном отмечался целевой показатель по увеличению возможности транспортировки **не менее 15 млн тонн** грузов по железной дороге Астара — Бендер-Аббас. Очевидно, что для реализации подобной инициативы необходимо завершить строительство участка Астара — Решт.

Более того, Россия и Азербайджан заключили соглашение о совместном развитии транзитных грузовых перевозок по МТК «Север — Юг». В рамках договорённостей азербайджанская сторона получит средства на модернизацию своей железнодoрожной инфраструктуры с гарантированным объёмом грузов не менее **5 млн тонн** к концу 2027 года. Также государства будут обеспечивать более свободное перемещение грузов по своим территориям с учетом законодательства и правил таможенного контроля двух стран.

Альтернативным маршрутом является участок Нахичевань (Азербайджан) — Джульфа (Иран), от которого проложена действующая железная дорога до Бендер-Аббаса. Проблема данного коридора заключается в закрытии железнодорожного участка, проходящего по территории Армении, по причине напряжённых политических отношений между Азербайджаном и Арменией. Проект Зангезурского коридора призван решить вопрос по ускорению прохождения грузов, и при успешном сотрудничестве заинтересованных сторон строительство участка планируется завершить до конца 2028 года. Стоит также упомянуть о проблеме разной ширины колеи на территории России и Азербайджана (1520 мм) и Ирана (1435 мм).

В то же время Иран и Россия стремятся к кардинальному решению проблемы разной колеи. По состоянию на ноябрь 2024 года государства ведут переговоры о строительстве железной дороги с шириной колеи российского стандарта от иранского города Парсабад на границе с Азербайджаном до крупнейшего иранского порта Бендер-Аббас. Таким образом, помимо участка Астара — Решт, российские власти заинтересованы в инвестировании в проект железной дороги с шириной колеи 1520 мм, способной обеспечить России прямой выход к Индийскому океану. Однако реализация подобного сценария требует значительных вложений в иранскую инфраструктуру.

В части инфраструктуры автомобильного транспорта ситуация обратная. Двухполосные участки автомобильных дорог в России провозной способностью 14 тысяч автомобилей в сутки в Азербайджане и Иране переходят в четырёхполосные на 40 тысяч машин, а в районе Тегерана — на 80 тысяч.

Федеральная трасса Р-217 — важная часть коридора «Север — Юг», по которой идёт транзитный поток в страны Закавказья. Трасса проходит по территории семи субъектов Российской Федерации, шесть из которых — регионы Северо-Кавказского федерального округа. Это главная транспортная артерия Дагестана, связывающая все крупные населённые пункты республики, которая в настоящий момент переживает масштабную модернизацию в целях расширения пропускной способности. Порядка 80 км трассы будет расширено с двух до четырёх полос движения.

В то же время российско-грузинский участок МАПП Дарьяли — Верхний Ларс находится в состоянии постоянной загруженности, что усложняется тяжёлыми погодными условиями в зимний сезон: дорога закрыта или затруднена для большегрузов в среднем 90 дней в году, что нарушает транзитную цепочку. Строительство крупнейшего на Кавказе тоннеля под Крестовым перевалом позволит ускорить доставку грузов из Тбилиси в Дарьяли на полтора часа, а транзитный проезд станет возможным в течение всего года. Стоимость проекта превышает 500 млн долларов. В 2024 году было завершено бурение тоннеля, ведутся работы по организации движения на участке.

Транскаспийская ветвь

Транскаспийский маршрут ограничен низкой пропускной способностью российской портовой инфраструктуры Каспия — 23,5 млн тонн в год, что обусловлено недостаточной мощностью флота вкупе с ограниченными техническими характеристиками и высокой степенью износа судов. Всего в наличии 171 судно со средним возрастом 35 лет и возможностью перевозки **8 млн тонн в год**.

Сравнительно низкие мощности портов Каспийского бассейна отражаются в статистике грузоперевозок: показатели грузооборота составляют менее 1% от общего объёма перевозок грузов морским транспортом в России.

Таблица 4.

ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ, МЛН ТОНН

Бассейны	2021	2022	2023	2024
Всего	835,2	841,9	883,8	861,9
Азово-Черноморский	256,8	263,9	291,4	275,6
Балтийский	252,8	245,6	248,6	248,7
Дальневосточный	224,3	227,9	238,1	236,5
Арктический	94,3	98,5	97,9	93,0
Каспийский	7,0	6,0	7,8	8,1

Источник: [Министерство транспорта России](#)

Согласно данным информационного портала InfraNews, приведённым в [контейнерном отчёте по итогам 2024 года](#), контейнерооборот Каспийского бассейна в 2024 году снизился на 13,1% по сравнению с 2023 годом (с 9,9 до 8,6 тыс. ДФЭ), причём основным фактором спада стали именно импортные поставки — снижение с 5 тыс. до 3,8 тыс. ДФЭ (–24,2%). Показатели контейнерооборота экспорта не претерпели сильных изменений — 4,5 тыс. ДФЭ в 2023 году и 4,4 тыс. ДФЭ в 2024 году.

Требуют модернизации и реконструкции российские порты Оля и Астрахань, пропускная способность которых составляет 1,5 и 9,9 млн тонн соответственно. Низкая степень развития железнодорожных подходов к порту Оля также сокращает возможности перевозки грузов в направлении порта. Замерзание портов Астрахань и Оля требует использования ледокольных проводок в период зимней навигации. Устранение данных ограничений посредством модернизации портовой инфраструктуры и железнодорожных подходов к портам позволит увеличить пропускную способность маршрута на более чем 8 млн тонн.

После подготовки Правительством РФ паспорта инвестпроекта для обновления парка воздушного и водного транспорта в феврале 2023 года ожидаются значительные изменения. Так, в период с 2023 по 2027 год выделяется свыше **130 млрд рублей** на строительство морского и речного транспорта. Выделенные средства также позволят отечественным судоходным компаниям в ближайшие шесть лет получить в лизинг 260 судов различного назначения.

Кроме того, отечественная компания «Астра» планирует создать логистический центр под Астраханью для хранения, перевалки зерна и замороженной продукции, что станет возможным после получения статуса резидента портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в Астраханской области. Реализация проекта позволит повысить мощности портов Каспийского моря, а именно Оля и Астрахань.

Ещё одним препятствием является обмеление Волго-Каспийского морского канала. Волго-Каспийский морской судоходный канал (ВКМСК) — водный путь, соединяющий реку Волгу и Каспийское море, ключевой элемент транскаспийской ветви МТК «Север — Юг». ВКМСК соединяет участок реки Бахтемир (главный рукав в дельте Волги) и Каспийское море через мелководную часть дельты в Астраханской области.

С 2022 года в Волго-Каспийском морском судоходном канале начались масштабные дноуглубительные работы, обеспечившие судам проходную осадку в 4,5 м на всём его протяжении. Это позволило использовать для транспортировки по Каспию современные суда с большей вместимостью. В результате грузооборот морских портов за 2023 год составил 4,5 млн тонн, объём перевалки по отношению к показателям 2022 года вырос на 51%.

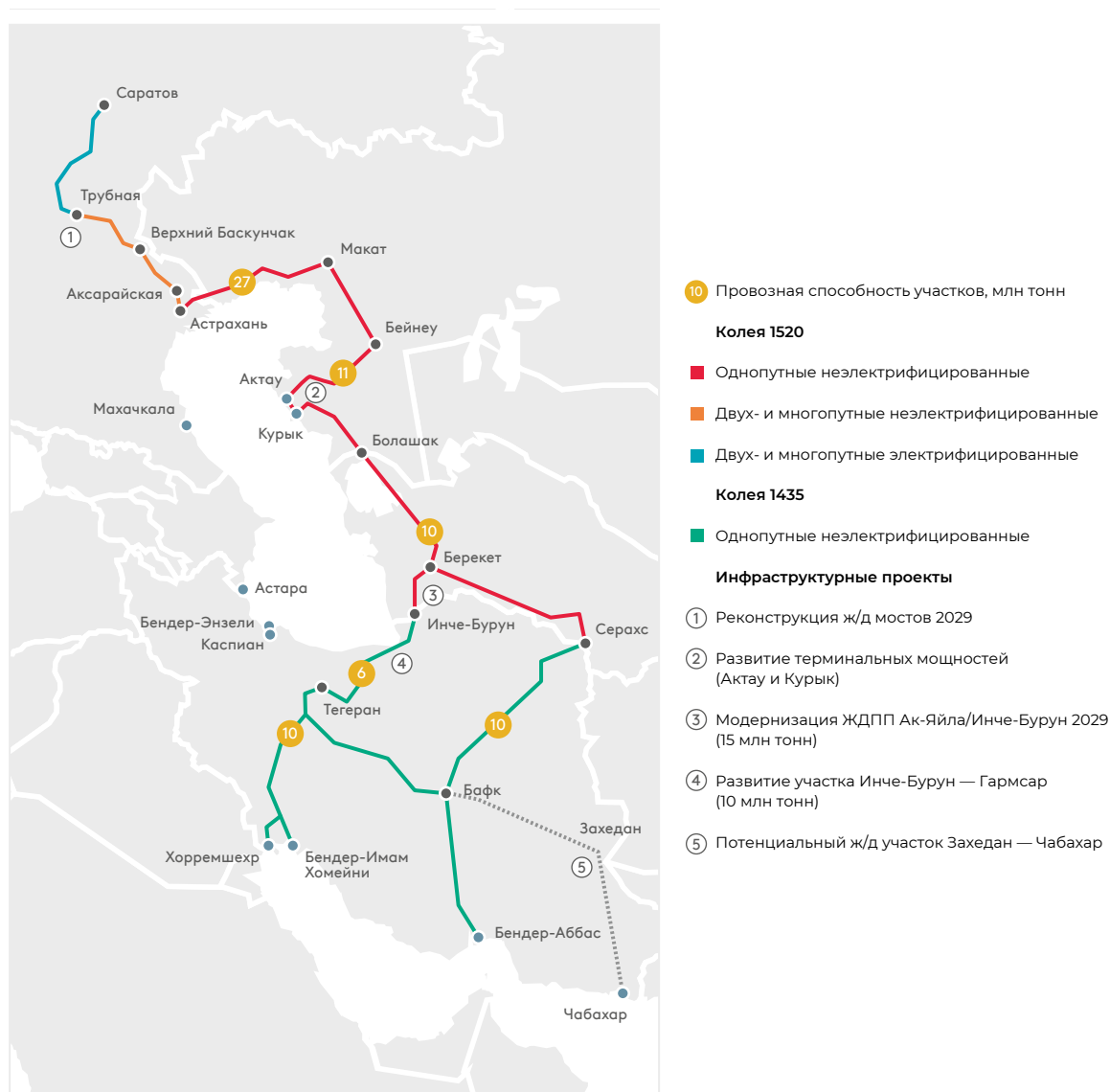
В настоящее время некоторые участки Волго-Каспийского канала остаются односторонними. Президентом РФ было дано поручение проработать вопрос об обеспечении двустороннего движения судов на всём протяжении канала. Финансирование на дальнейшую реконструкцию ВКМСК предусмотрено с 2027 года.

Отсутствие железнодорожных подходов к каспийским портам Ирана также представляет одну из инфраструктурных проблем, которые характерны для текущего состояния МТК «Север — Юг». Тем не менее отмечается активное взаимодействие в направлении развития инфраструктуры. В том числе на встрече премьер-министра РФ М. В. Мишустина с президентом Ирана Масудом Пезешкианом обсуждались планы организации регулярных судоходных линий между портами России и Ирана на Каспийском море в 2025 году.

Восточная ветвь

Восточный маршрут — наиболее регулярная на сегодня ветвь МТК «Север — Юг», позволяющая осуществлять прямое железнодорожное сообщение между Россией и Ираном через территорию Казахстана и Туркменистана, но также имеющая свои инфраструктурные ограничения.

ВОСТОЧНАЯ ВЕТКА МТК «СЕВЕР — ЮГ»



Источник: [NTrans Lab](#)

Участки железных дорог в Казахстане, Туркменистане и Иране однопутные и неэлектрифицированные, что сильно ограничивает потенциал железнодорожных перевозок. Провозная способность до Астрахани в 27 млн тонн сужается более чем в два раза, до 11 млн тонн, на российско-казахстанском участке Астрахань — Магат. По территории Туркменистана и Ирана провозная способность участков Берекет — Серахс — Бафк и Инче-Бурун — Бафк оценивается в 10 млн тонн и 6 млн тонн соответственно. Как отмечает в своём [исследовании](#) NTrans Lab, провозная способность сильно отличается от реального грузопотока на восточной ветке МТК «Север — Юг».

Таблица 5.

НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВОСТОЧНОЙ ВЕТКИ МТК «СЕВЕР — ЮГ»

Наименование участка	Провозная способность (млн тонн)	Грузопоток (млн тонн)	Неиспользованный потенциал участка (%)
Саратов — Астрахань	27	20	26%
Астрахань — Макат	11	2	82%
Макат — Бейнеу	11	2	82%
Бейнеу — Актау — Болашак	11	2	82%
Болашак — Берекет	10	2	80%
Берекет — Инче-Бурун	10	2	80%
Инче-Бурун — Тегеран	6	3	50%
Тегеран — Бафк	10	3	70%
Берекет — Серахс	10	1	90%
Серахс — Бафк	10	1	90%
Бафк — Бендер-Аббас	10	3	70%
Тегеран — Ахваз	10	~2-3	~70–80%
Ахваз — Хорремшехр	10	~1	~90%
Ахваз — Бендер-Хомейни	10	~2	~80%

Источник: [N.Trans.Lab](#)

Вследствие недостаточно развитой инфраструктуры пунктов пропуска сохраняется также проблема смены колеи между странами, поскольку в Иране европейская колея (1435 мм). Потенциал восточной ветки колоссален, и при условии преодоления всевозможных барьеров грузооборот может достигать 25–30 млн тонн ежегодно.

В рамках модернизации железнодорожной инфраструктуры и увеличения пропускной способности восточного направления агентство «Туркмендемирёллары» и ОАО «РЖД» договорились об обеспечении провозной способности участка Серхетяка — Берекет — Акяйла/Серахс на уровне не менее 7 млн тонн в год к 2025 году².

Остаются актуальными вопросы модернизации железнодорожной линии Инче-Бурун — Гармсар в Иране. Проект РЖД в Иране стоимостью 1,2 млрд евро предусматривал электрификацию железнодорожной линии Инче-Бурун — Гармсар с поставкой путевой техники и 40 локомотивов. Старт работ по электрификации линии состоялся ещё в июле 2018 года, однако строительство до сих пор не завершилось. В 2020 году «РЖД Интернешнл» остановила свою деятельность по реализации инфраструктурных проектов в Иране, однако, по сообщению иранской стороны, в 2023 году работы по электрификации вновь возобновлены. Ожидается, что реализация проекта позволит увеличить пропускную способность ветви до 10 млн тонн ежегодно.

² По материалам презентации Замковой А. А «Перспективы развития и роль железнодорожной инфраструктуры МТК “Север — Юг” в обеспечении перевозок внешнеторговых грузов России»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЧАСТОК ИНЧЕ-БУРУН — ГАРМСАР В ИРАНЕ



Источник: [Каспийский вестник](#)

Подлежат реконструкции железнодорожные мосты через Волгу на участке Аксарайская — Астрахань, что позволит увеличить скоростной режим движения поездов по мостам до 100 км/ч с ростом провозной способности грузов по мосту до 5 млн тонн в год. Сообщается, что в 2024 году [ОАО «РЖД» вложило 2,1 млрд рублей](#) в строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры Астраханского региона Приволжской железной дороги. В частности, станция Аксарайская-2 подлежит реконструкции, на участке будет построен второй путь, а железнодорожный мост через Волгу ожидает капитальный ремонт.

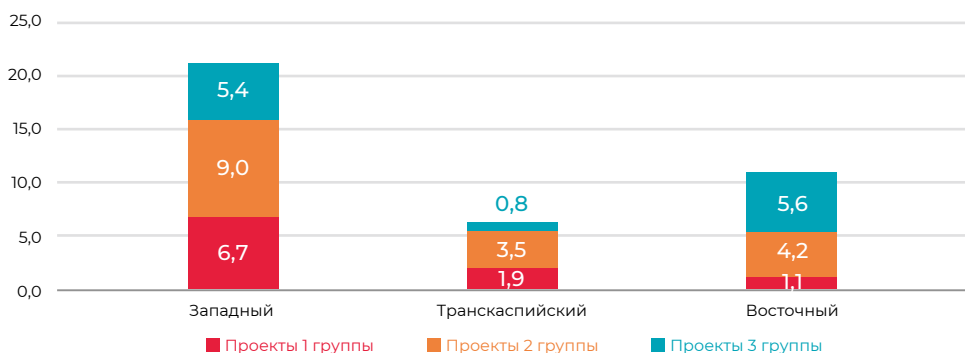
Приоритетным также является модернизация и развитие ЖДПП Акяйла — Инче-Бурун на границе Туркменистана и Ирана с целью повышения пропускной способности грузов до 15 млн тонн в год. Данный участок является ключевым на восточном направлении МТК «Север — Юг», поскольку на нём происходит смена ширины колеи (с 1520 на 1435 мм) и перегрузка грузов. Увеличение скорости работы пункта пересечения границы позволит повысить объёмы перевозимых грузов для всего восточного маршрута коридора.

Ограничения автотранспортной инфраструктуры аналогичны западному маршруту: в России и в Казахстане до Бейнеу действует двухполосная трасса пропускной способностью 14 тыс. автомобилей в сутки, далее в Казахстане, Туркменистане и Иране — 40 тыс. машин. В своем [докладе](#) ЕАБР указывает на необходимость реконструкции автодорог граница России — Актобе — Атырау и Актау — Бейнеу в Казахстане, а также модернизации МАПП Караозек на границе России и Казахстана. В рамках проекта по реконструкции МАПП Караозек к концу 2024 года планируется увеличить пропускную способность более чем в два раза ([до 2 тыс. транспортных средств в сутки](#)).

В 2025 году начнется реконструкция автомобильной дороги Жанаозен (Мангистауская область) до границы с Туркменистаном общей протяжённостью 229 километров. Модернизация транзитного коридора обеспечит возможность выхода к Российской Федерации в рамках реконструкции автобана до Мангистауской — Атырауской — Астраханской области, а Туркменистану позволит улучшить транспортно-логистический потенциал с Мангистауской областью и далее. После реконструкции автодороги грузопоток должен расширяться до 8 тысяч машин в сутки. Кроме того, планируется строительство нового автобана Туркменбаши — Гарабогаз — Казахстан и новый мост через залив Гарабогазгол.

В исследовании МТК «Север — Юг» от ЕАБР большое внимание уделяется инвестиционным проектам, а также их стоимости и срокам реализации. Все проекты разделены на три группы по приоритетности, где к первой группе относятся наиболее приоритетные, а к третьей — наименее. При подсчёте необходимых вложений для инвестиционных проектов первой группы ЕАБР приходит к следующему выводу: для западной ветки требуется финансирование в 6,7 млрд долл., для транскаспийской — 1,9 млрд долл., а для восточной — 1,1 млрд долл.. Если учесть все три группы проектов, то результат будет следующим: для западной ветки — 21,1 млрд долл., для транскаспийской — 6,2 млрд долл., а для восточной — 10,9 млрд долл. Тем не менее при исключении из расчётов наименее перспективных проектов, относящихся к третьей группе, восточная ветка вновь занимает последнее место с 5,3 млрд долл., транскаспийская ветвь — 5,4 млрд долл., западная ветвь — 15,7 млрд долл. Следовательно, восточный коридор при наименьших затратах позволяет в перспективе достичь наибольших показателей объёмов перевозок.

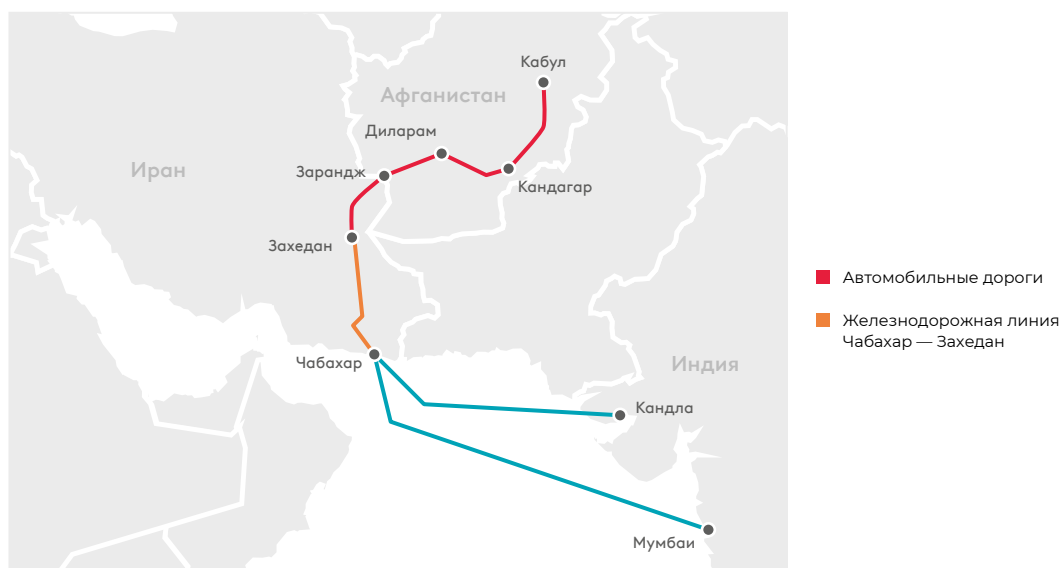
СТОИМОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ТРЁМ МАРШРУТАМ МТК «СЕВЕР — ЮГ» В РАЗРЕЗЕ ГРУПП ПО ПРИОРИТЕТНОСТИ, МЛРД ДОЛЛ.



Источник: Доклад Евразийского банка развития

Особое значение для развития МТК «Север — Юг», в частности восточного маршрута, приобретает морской порт Чабахар, расположенный на Макранском побережье Ирана. Город-порт имеет уникальное географическое местоположение, связывая Индию с Афганистаном и странами Центральной Азии, не имеющими выхода к морю. Чабахар — единственный порт Ирана, имеющий прямой выход в Индийский океан, при этом уступая по размеру крупнейшему иранскому порту Бендер-Аббасу на берегу Персидского залива. После завершения строительства прилегающей железнодорожной сети порт будет играть ключевую роль в восточном маршруте МТК «Север — Юг». Маршрут Чабахар приведёт к **снижению** транспортных расходов на 60% и сокращению времени доставки на 50% из Индии в Центральную Азию. Министр транспорта и городского развития Ирана Мехрдад Базрпаш объявил, что правительство планирует подключить порт Чабахар на юго-востоке Ирана к железнодорожной сети страны через город Захедан **к марту 2025 года**. Компания «Иранские судоходные линии» (IRISL) **заявила**, что за последние три года объём контейнерных перевозок через порт Чабахар вырос почти до 100 тысяч ДФЭ.

ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА ЗАХЕДАН — ЧАБАХАР В ИРАНЕ



Источник: **Вести Пресс**

В мае 2016 года Индия подписала трёхстороннее соглашение с Ираном и Афганистаном о строительстве в порту Чабахар терминала Шахид-Бехешти, который был введён в эксплуатацию в 2018 году. В ходе реализации проекта из Индии в Афганистан через порт Чабахар за последние годы уже было доставлено 2,5 млн тонн пшеницы и 2 тыс. тонн зернобобовых культур. В мае 2024 года страны подписали **новое соглашение** о развитии и эксплуатации порта Чабахар на общую сумму инвестиций 370 млн долл. со стороны Индии. Новый договор заключён на десять лет, в течение которых управление портом будет осуществлять Индия как главный внешний инвестор.

Индийская сторона рассматривает Чабахар в качестве важного перевалочного пункта в регионе, расположенного на пересечении ключевых товаропроводящих линий стран — членов БРИКС, МТК «Север — Юг» и тяготеющих к ним государств. С развитием порта Индия связывает возможность зарождения международного сервиса «кросс-трейд» и развитие фидерных перевозок грузов в регионе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие МТК «Север — Юг» является стратегически важной задачей для России и стран — участниц коридора. В условиях изменений глобальных логистических цепочек и переориентации торговых потоков на южные и восточные направления данный коридор приобретает всё большую значимость как эффективная альтернатива традиционным маршрутам.

Анализ текущего состояния МТК «Север — Юг» показывает, что на пути его полноценного развития стоят значительные инфраструктурные барьеры. Ключевыми проблемами остаются нехватка пропускной способности железнодорожных участков, отсутствие согласованных тарифных политик между странами-участницами, разница в ширине железнодорожной колеи, недостаток перевалочных мощностей в портах Каспийского моря, а также задержки на пограничных переходах. Решение этих вопросов требует комплексных мер, включая модернизацию транспортных узлов, упрощение таможенных процедур и координацию усилий на межгосударственном уровне.

Повышение значимости МТК «Север — Юг» возможно только при активном устранении инфраструктурных ограничений. Ключевыми направлениями являются:

- 1. Модернизация железнодорожной сети** — завершение строительства железнодорожного участка Решт — Астара в Иране, электрификация железных дорог на восточной ветке и повышение их пропускной способности.
- 2. Развитие портовой инфраструктуры** — расширение мощностей российских портов Астрахань и Оля, модернизация Волго-Каспийского судоходного канала, а также улучшение портовой логистики в Иране.
- 3. Развитие контейнерных перевозок** — увеличение контейнерного флота, строительство новых терминалов и внедрение унифицированных логистических решений.
- 4. Оптимизация тарифной политики** — согласование сквозных тарифов для железнодорожных и мультимодальных перевозок по всему маршруту.

Рост грузооборота по коридору требует последовательной работы по устранению узких мест и созданию благоприятных условий для перевозчиков. По прогнозам, к 2030 году объём перевозок может достигнуть 35 млн тонн, а к 2040 году — 75 млн тонн, что сделает МТК «Север — Юг» одним из важнейших транспортных коридоров Евразии.

Реализация намеченных инфраструктурных проектов, активизация международного сотрудничества и создание благоприятных условий для транзитных перевозок позволят не только укрепить экономические связи между странами, но и превратить коридор «Север — Юг» в ключевую транспортную артерию глобальной логистики.