

Каролина Евгеньевна Каратаева, кандидат технических наук, старший научный сотрудник РИСИ.

МТК "Север–Юг": НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ или повторение старых ошибок?

Россия в силу своего географического положения и сложившейся транспортной инфраструктуры обладает высоким потенциалом для участия в обеспечении транспортировки грузов взаимной торговли между странами Европы и Азии и может сыграть важную роль в формировании глобального рынка транспортных услуг. Но до сих пор транспортной отрасли не удаётся выйти на прежний уровень по объёмам транзитных перевозок, даже несмотря на интенсивный рост евразийской торговли в последние десятилетия и существенные усилия участников транспортного рынка и государственных органов по развитию транзитного потенциала страны путём формирования собственных международных транспортных коридоров (МТК).

После распада СССР российской экономике понадобилось несколько лет для стабилизации экономической ситуации внутри страны, в течение которых таким вопросам, как развитие транспортной инфраструктуры, восстановление утраченных позиций на международном транспортном рынке, а также обеспечению национальной безопасности в транспортной сфере на государственном уровне уделялось недостаточно внимания.

Лишь к середине 90-х гг. транспорт попал в список приоритетных отраслей национальной экономики, развивать которые предусматривалось за счёт федеральных целевых программ (ФЦП). Важное место среди таких программ заняли проекты создания новых и совершенствования существующих МТК, проходящих по территории России. Главной целью развития транзитных направлений государственные транспортные ведомства ставили существенное увеличение объёмов грузоперевозок по российским магистралям и, как следствие, повышение доходов всей отрасли. Ведь устойчивый рост взаимной торговли между Европой и Азией вырос за последние 25 лет более чем в 6 раз и превысил 900 млрд дол.¹, а улучшение технологической оснащённости и увеличение объёмов перевозок контейнерных грузов, наиболее приспособленных для транзитных перевозок, в совокупности с дефицитом портовых мощностей в Азии позволял строить позитивные финансовые прогнозы.

Параллельно с этим развитие собственных трансконтинентальных направлений давало возможность изменить складывавшуюся на тот момент негативную для России систему транспортных связей на территории

¹ Сёмочкина А. В. и др. Воздействие развивающихся рынков Китая и Казахстана на железные дороги России / БТИ. 2008. № 3. Март.

Евразии, при которой принимаемые на различных международных уровнях, в том числе на уровне Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), решения о развитии системы евразийских транспортных коридоров прямо или косвенно исключали нашу страну из системы евразийских связей, призванных способствовать росту взаимной торговли. Именно поэтому Минтранс РФ при выборе программ развития российских МТК изучил множество предлагавшихся вариантов соединения российской транспортной системы с системами соседних стран. При этом рассматриваемые на государственном уровне проекты носили, подчас, сверхглобальный характер. Так, например, изучалась возможность строительства транспортных магистралей, соединяющих материковую часть страны с Сахалином и Японией, а через Берингов пролив – с США и др.

В силу различных причин, в первую очередь технологических и финансовых, от наиболее крупных и капиталоемких проектов пришлось отказаться. Вместе с тем продолжалось изучение более реалистичных в финансовом плане вариантов, развитие которых могло бы оказать существенное положительное влияние на российскую транспортную отрасль в целом. В результате приоритетными были признаны транзитные направления, соответствующие маршрутам Транссибирской магистрали, а также нового коридора – МТК "Север–Юг" (далее – Коридор), предполагающего движение грузов из Индии и близлежащих стран морем в порты Ирана, далее по территории ИРИ и России к конечным потребителям или же к порту Санкт-Петербурга (а в перспективе – и Усть-Луга) и далее морским путём в европейские страны.

МТК "Север–Юг" можно назвать одним из самых долгосрочных транспортных проектов среди всех, которые когда-либо осуществлялись на территории РФ. Причём проблемы с его реализацией были вызваны не столько техническими или финансовыми причинами², сколько организационными. Всё дело в том, что за прошедшие 15 лет, в течение которых МТК с переменным успехом реализовывался как транзитный коридор, участвующими сторонами не был даже окончательно утверждён единый маршрут его прохождения.

В разные годы рассматривались предложения по отдельным направлениям, под некоторые из них выделялись средства, однако это не приводило к принятию всеми сторонами единой программы его развития. Не выработал окончательной позиции и Минтранс РФ, хотя идея создания этого транспортного коридора принадлежит именно российской стороне. Проект развития МТК "Север–Юг" как ответвления международного трансконтинентального коридора № 9 в направлении Москва – Волгоград – Астрахань с выходом к Каспийскому морю и далее через Иран в Индию и другие азиатские страны был подготовлен группой российских экспертов, а впоследствии одобрен представителями различных государственных ведомств. Но с самого начала проект разрабатывался сразу по нескольким альтернативным направлениям доставки грузов³:

² Большая часть транспортной инфраструктуры существовала с советских времён, а общая стоимость строительства недостающих объектов в среднем не превышала объёмов финансирования других подобных проектов.

³ Голякова Е. "Север–Юг" бросает вызов Суэцкому каналу // Российская газета. 2002. 29 мая. URL: <http://www.rg.ru/bussines/rinky/501.shtm>.

- железнодорожным транспортом;
- по российским водным путям в сообщении с иранскими портами на южном побережье Каспия;
- смешанный вариант.

Первый вариант предполагал движение грузопотока по железной дороге из Ирана до портов на восточном побережье Балтики или непосредственно в страны Западной Европы. Через Каспийский регион грузы должны были проходить по двум альтернативным маршрутам: по западному побережью Каспийского моря через Азербайджан или по его восточному берегу через Казахстан и Туркмению (в обоих случаях для соединения железных дорог Ирана и России необходимо построить и модернизировать железнодорожные магистрали на территориях транзитных государств).

Второй вариант предусматривал использование российских внутренних водных путей для доставки грузов из стран Персидского залива в страны Западной Европы на судах типа "река-море". При этом грузы из иранских портов на Каспии без перевалок доставлялись бы в любой порт Европы.

Третий вариант доставки грузов из стран Индийского океана и Персидского залива в Россию по транспортному коридору "Север–Юг" – смешанный. Грузопоток в этом случае шёл бы морем в Иран, затем сухопутным путём по иранской территории и затем на паромов через Каспийское море в российские порты, далее железнодорожным транспортом через РФ и, при необходимости, через российские порты морем в Европу.

Основным был выбран последний вариант. По нашему мнению, такой выбор был сделан исходя из заинтересованности Минтранса в развитии российской портовой инфраструктуры на Каспии, а также из наличия сразу нескольких подобных проработанных проектов. Первый маршрут, предложенный частными компаниями, предполагал его прохождение через Баку (Азербайджан) и Лагань (Россия), другой, предложенный Министерством транспорта РФ, – через каспийские порты России и Ирана. При этом оценка эффективности обоих проектов основывалась на том, что использование МТК "Север–Юг" позволит на 20–30 % сократить время доставки и на 15–20 % – транспортные расходы⁴, однако расчёты, обосновывающие эти данные, так и не были официально опубликованы.

Кроме того, при изучении возможности использования паромного сообщения между российскими и иранскими портами на Каспийском море было отмечено его весьма важное преимущество – возможность обеспечить международные перевозки по маршруту, проходящему в стороне от очагов межнациональных конфликтов, и сокращение дополнительных пограничных и таможенных процедур за счёт снижения числа пересекаемых границ третьих стран. Поэтому в конечном счёте развитие получил вариант, предложенный российским Министерством транспорта.

⁴ Соглашение о транспортном коридоре "Север–Юг" вступило в силу для Белоруссии // Iran News. 2004. 16 января. URL: http://iran.ru/rus/print_news.php?news_id=16434.

Планировалось, что в период первоначального освоения МТК "Север–Юг" основой его грузовой базы станут около 8 млн т грузов российской внешней торговли с основными партнёрами по развитию Коридора – Индией и Ираном, а также с Пакистаном, государствами Центральной и Юго-Восточной Азии, поскольку основная часть этих грузов доставлялась морем через порты соседних стран⁵. Одновременно по Коридору должны были наращиваться перевозки транзитных грузов азиатских государств, адресованных в страны Центральной и Северной Европы с тем, чтобы увеличить уже существовавший грузопоток. Так, в 2001 г. указывалось, что грузооборот между крайними точками маршрута – Санкт-Петербургом и индийским портом Мумбаи – составлял 5 млн т⁶, что являлось хорошей основой для роста грузовой базы перевозок по самому Коридору.

Начальные этапы развития МТК "Север–Юг" были осуществлены достаточно эффективно, в течение 2–3 лет. Так, в апреле 1999 г. в Тегеране был принят Меморандум о взаимодействии между коммерческими фирмами "Вагна" (Россия), "Волга–Вастер" (Россия), "Лакор" (Россия), "Ирсотр" (Иран), "Иранохинт" (Иран) и "Реги" (Иран) по транспортировке в рамках Коридора транзитных индийских грузов, а уже в июне 1999 г. в Москве между этими компаниями было подписано генеральное соглашение по транспортировке экспортно-импортных контейнеров по маршруту Шри-Ланка – Индия – Иран – Каспийское море – Россия⁷.

В том же году была проведена пробная транспортировка грузов по маршруту МТК. Опубликованные результаты её эффективности показали, что при использовании маршрута "Север–Юг" время в пути от Мумбаи до Астрахани в среднем составило 15–17 суток, до Москвы – 21 сутки при стоимости перевозки одного контейнера 2,5–2,6 тыс. дол.⁸, т.е. ниже сложившейся на тот момент стоимости морской перевозки грузов из Индии и Ирана в направлении европейских стран.

В сентябре 2000 г. на Евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, Индия, Иран и Российская Федерация подписали международное Соглашение о развитии коридора "Север–Юг" (в начале 2002 г. оно было ратифицировано), а в течение последующих 4-х лет к проекту официально присоединились другие страны, примыкающие к маршруту прохождения Коридора: Казахстан, Азербайджан, Армения, Белоруссия, Таджикистан, Оман, Турция и Украина⁹.

Важность МТК "Север–Юг" для развития национального транспортного потенциала подчёркивали как минимум две страны – участницы проекта: Россия и Иран. В обоих государствах строительство новой инфраструктуры на маршруте Коридора было включено в государственные

⁵ Курнос М. Каспийский меридиан // Транспорт России. 2001. 30 апреля. URL: <http://www.zonakz.net/oldnavi/articles/polit110501c.shtml>.

⁶ Чернышов С., Анисимов О. Россию и Индию соединили коридором // Коммерсантъ. 2002. 22 мая. С. 14.

⁷ Транспортный коридор "Север–Юг" // Аверс. URL: <http://www.info.astranet.ru/podrobno/46.htm>.

⁸ Там же.

⁹ Полякова И. Крестовый поход "Викинга", или почему транзит мимо нас бежит? // Транспорт России. 2008. 10 апреля. URL: <http://www.transportrussia.ru/2008-04-10/politic/tranzit.html>.

программы развития экономики. В частности, в нашей стране его строительство было включено в ФЦП "Модернизация транспортной системы России", а позже – в Транспортную стратегию РФ до 2030 г.

Столь значимый интерес России к развитию этого Коридора был вызван, на наш взгляд, не только имеющимися прогнозами значительного увеличения доходов от транзита грузов международной торговли, но и другими, не менее важными причинами.

Во-первых, развитие МТК "Север–Юг" способствовало бы дальнейшей интеграции страны в мировую экономику.

Во-вторых, увеличение объёмов грузовых перевозок по территории РФ позволило бы более эффективно использовать резервы провозных мощностей национальных транспортных сетей, стимулировало бы их модернизацию и строительство.

В-третьих, создание коридора "Север–Юг" и развитие транспортной интеграции прикаспийских государств в рамках этого проекта способствовало бы усилению влияния России в этом регионе. Можно говорить и о том, что МТК "Север–Юг" стал своего рода ответом на развитие поддерживаемого США и странами ЕС транспортного проекта ТРАСЕКА, проходящего в обход России и претендовавшего на тот момент на роль основного трансконтинентального евразийского коридора, соединяющего Европу с Кавказом и Центральной Азией.

Одновременно с созданием организационной структуры Коридора была предпринята попытка наладить перевозки непосредственно транзитных контейнерных грузов из Индии в страны Европы. Однако в силу недоработанности окончательной схемы транспортировки грузов по маршруту, недостаточности контейнерного парка, высокой диспропорции загрузки направлений маршрута и нерешённости вопроса о возврате пустых контейнеров, а также более низкий уровень сервисного обслуживания и приграничных процедур, движение индийских контейнеров по маршруту быстро прекратилось. Основной причиной стали именно проблемы с невозвратом порожних контейнеров, что привело к банкротству компании "Каспийский контейнер". В результате несколько сот контейнеров сухоходной компании "Irano-Hind Shipping Company", организовавшей линию между индийским Мумбаи и иранским Бендер-Абассом, оказались брошенными на территории России. В конце концов эта сухоходная компания, созданная специально для перевозки контейнеров на морском плече МТК "Север–Юг" между индийскими и иранскими портами, прекратила работу на маршруте¹⁰.

В дальнейшем на маршруте Коридора наблюдался последовательный рост объёмов перевозок. Так, опубликованные данные показывали увеличение грузооборота с 5,3 млн т в 2002 г.¹¹ до 12,8 млн т в 2007 г.¹² В то же время эти цифры, по нашему мнению, не отражают объёмов перевозок по

¹⁰ Голубчик А. Как оживить коридор "Север–Юг" // Желдорпрессинформ. 2005. 24 марта. URL: http://www.zdp.ru/pub/9/1673_1.shtml.

¹¹ Иванов В. Коридор Север–Юг: серьёзные намерения // Транспорт Черноморского региона. 2003. № 2. URL: <http://www.blackseatrans.com/bst/2003-02/10.phtml>.

¹² Кусин С. Каспийская проходная // Эксперт Юг. 2008. № 24. URL: http://www.expert.ru/printissues/south/2008/24/kaspiyskaya_prohodnaya.

всей протяженности маршрута, а скорее являются суммированием грузооборота на отдельных его участках, так как грузы, следовавшие по всему Коридору от Индии до Европы, были всё это время единичными.

Так, объёмы транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в сообщении с портами России на Каспии, составляли всего около 150 тыс. т в год и были представлены товарами взаимной торговли Украины, Белоруссии и Словакии с Ираном¹³. Основой же грузопотока была российская экспортная продукция (до 86,6 %). В структуре грузопотоков выделились нефтяные грузы (до 20 %) и металлургическая продукция (до 70 %). Основным грузополучателем являлся Иран, хотя его доля в общем потоке экспортных грузов к 2007 г. несколько снизилась – до 87 % по сравнению с 96 % в 2006 г.¹⁴

Следовательно, можно констатировать, что МТК "Север–Юг" так и не стал функционировать как транзитное евразийское направление. Вместо этого Коридор используется исключительно в рамках двусторонней торговли России с Ираном и другими прикаспийскими государствами, т.е. можно говорить о "регионализации" уровня МТК в связи с тем, что реально "Север–Юг" работает только на каспийском участке маршрута.

Данные выводы подтверждаются и темпами строительства новой транспортной инфраструктуры для этого МТК. Если в начале текущего десятилетия работы велись по всему российскому участку, включая железнодорожные магистрали, порты Северо-Запада и Каспия, то позднее развитие новых транспортных мощностей постепенно сконцентрировалось лишь на тех участках маршрута, где это было необходимо для обеспечения внутривоспользованных перевозок, или же в рамках других направлений. Реализация программ продолжается на железных дорогах, в портах Санкт-Петербург и Усть-Луга. Строительство же новых российских портовых мощностей на Каспийском море к 2008 г. было практически прекращено.

Схожая ситуация складывалась до последнего времени и с государственной поддержкой проекта – в течение нескольких лет его реализацией занималась в основном Астраханская область, власти которой собственными силами пытались привлечь к сотрудничеству по развитию прикаспийской инфраструктуры иностранных партнёров и частные транспортные компании. Поддержка со стороны федеральных органов власти была незначительной и заключалась в основном в выделении минимальных средств, предусмотренных целевой программой, которых было явно недостаточно для осуществления всего предусмотренного объёма работ в портовых хозяйствах.

Так, основной перевалочный пункт Коридора на российской стороне – новый порт Оля, развитие которого планировалось непосредственно для обработки грузопотоков МТК "Север–Юг", должен был к 2010 г. выйти на мощность не менее 4 млн т, после чего предусматривалось строительство второго района порта с плановой мощностью до 26 млн т.¹⁵ Для этого

¹³ Международный транспортный коридор "Север–Юг" // ОАО "РЖД". URL: http://inter.rzd.ru/wps/portal/inter?STRUCTURE_ID=682.

¹⁴ Мирошникова Е. Морской узел на железной дороге // Гудок. 2006. 29 июня. С 4.

¹⁵ Гаврилюк Е. Порт Оля ищет деньги // RBC Daily. 2007. 2 апреля. URL: <http://www.rbcdaily.ru/2007/04/02/industry/270461>.

в порт было вложено несколько сот миллионов рублей, в том числе и бюджетных средств. Важным этапом в развитии порта стало завершение в июле 2004 г. строительства железнодорожного подхода, соединительных, внутрипортовых путей и предпортовой станции с пропускной способностью 1 млн. т грузов в год.¹⁶ То есть уже в начале развития Коридора основной порт маршрута имел выход на национальные автомобильную и железнодорожную сети и далее в страны Европы.

Но, несмотря на появившиеся возможности, реальный грузооборот порта Оля был гораздо скромнее: в 2005 г. было обработано 167,1 тыс. т, в 2006 г. – 289,5 тыс., в 2007 г. – 636,0 тыс., в 2008 г. – 866,1 тыс. т¹⁷. По данным Росморпорта, средний показатель занятости трёх имеющихся причалов в 2007 г. составил всего 39,5 %¹⁸. До 2005 г. результаты работы были и вовсе в 2–3 раза ниже: 69,5 тыс. т – в 2003 г. и 135,3 тыс. т. – в 2004 г.¹⁹ В целом можно говорить о том, что до последнего времени порт работал достаточно неустойчиво: не было регулярных грузопотоков, отсутствовал чёткий график переработки грузов.

Причины, из-за которых порт Оля, являющийся ключевым элементом российской части МТК "Север–Юг", столь долгое время не развивался, официально никогда не указывались. Формально можно говорить о том, что проблемы возникли из-за имущественных отношений при смене собственников порта. Так, в середине текущего десятилетия за 2 года в порту сменилось несколько операторов. Управление портом осуществляли ФГУП "Северокаспийское морское пароходство", ОАО "ЮТК МТПО" и, наконец, ОАО "Морской торговый порт Оля"²⁰. Но и у последней компании в 2006 г. сменились владельцы.

Очевидно, что при такой частой смене владельцев деятельность порта долгое время сохранялась лишь на минимальном уровне. Более того, передача порта в ведение ФГУП "Северокаспийское морское пароходство", признанного впоследствии банкротом, практически парализовала работу порта на несколько лет. Подобные изменения в органах управления порта и минимальные объёмы инвестиций привели к тому, что грузовладельцы вплоть до настоящего времени считают порт Оля бесперспективным.

В то же время основополагающим фактором, на наш взгляд, стала переоценка перспектив развития МТК российской стороной. К моменту банкротства "Северокаспийского морского пароходства" уже можно было подвести результаты первых лет реализации проекта "Север–Юг". Транзитные контейнерные грузы, которые должны были перейти на транспортную инфраструктуру Коридора, после нескольких безуспешных попыток вернулись на привычный морской маршрут. Более того, в 2005 г. произошло очередное снижение стоимости морского фрахта на традиционном маршруте. Это привело к тому, что реальные расходы перевозчиков на

¹⁶ Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане. URL: http://www.morinfocenter.ru/documents/OLYA/o_OLYA_19-%EE%EA%F2-06.doc.

¹⁷ Там же.

¹⁸ *Скрипкина О.* Коридор с односторонним движением // РЖД-Партнёр. 2008. № 12. С. 52–55.

¹⁹ Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане. URL: <http://www.russianports.ru>.

²⁰ *Мирошникова Е.* Морской узел на железной дороге // Гудок. 2006. 29 июня. С. 4.

маршруте "Север–Юг", в отличие от пробных рейсов, с большой долей вероятности превысили или сравнялись со стоимостью морской перевозки, так как использование сразу нескольких видов транспорта (морского – до Ирана, автомобильного – на территории Ирана, паромного – в Каспийском море, далее – железнодорожного) и необходимость перевалки грузов делают перевозку существенно дороже. А наличие процедурных затруднений в части таможенных, пограничных и иных процедур, отсутствие чёткого графика провозки контейнеров и недостаточное развитие используемой инфраструктуры лишь усилили негативный ценовой эффект, оказав неблагоприятное воздействие на возможности реализации проекта.

Необходимо отметить, что в это же время Россия совместно с другими участниками Коридора начала рассматривать иные варианты прохождения маршрута, без участия каспийских портов в перевозочном процессе. Постепенно на уровне Министерства транспорта и правительства РФ основным направлением стали называть железнодорожный маршрут Иран – Азербайджан – Россия, обсуждение которого началось в 2004 г.²¹ в Тегеране на встрече руководителей железных дорог этих стран. Были предварительно согласованы условия создания строительного консорциума. В апреле того же года ОАО "Российские железные дороги" и АО "Иранские железные дороги" подписали меморандум о сотрудничестве по созданию трёхстороннего консорциума (Россия – Азербайджан – Иран) и реализации проекта строительства железнодорожной ветки.

Начать работы планировалось в мае 2005 г., но в течение нескольких лет они откладывались. Лишь в 2008 г. стороны договорились о подготовке технико-экономического обоснования, а также о порядке формирования необходимых организационных условий для его реализации.

Причиной задержки другие участники МТК называют отсутствие практических действий со стороны российских транспортных органов. В то же время и Иран, и тем более Азербайджан проявляли большую заинтересованность в развитии данного направления. Оценивая позицию Минтранса РФ, можно сказать, что *де-факто* была полностью изменена концепция развития транзитных проектов. Это выразилось в резком снижении заинтересованности транспортных ведомств в их реализации. Как уже отмечалось, первоначальный маршрут МТК "Север–Юг" был фактически "заморожен", но при этом ни один из обсуждаемых сторонами альтернативных вариантов так и не был окончательно включён в планы развития национальной транспортной системы. Скорее наоборот, демонстрировалось согласие на участие российской стороны во всех существующих проектах (западного и восточного луча МТК "Север–Юг"), но реальных действий не предпринималось ни по одному из них.

Получилось, что Россия, будучи инициатором проекта создания Коридора, к середине текущего десятилетия оказалась в некотором вакууме, отказавшись от ирано-российского мультимодального маршрута прохождения МТК "Север–Юг" и недостаточно активно развивая новое азербайджанское направление. В то же время другие прикаспийские государства

²¹ Строительство железной дороги Россия – Азербайджан – Иран обойдётся в \$ 600 млн // Regnum. URL: <http://www.regnum.ru/news/302015.html>.

активно планировали и развивали собственные региональные транспортные инициативы, в результате чего происходила постепенная потеря влияния РФ на транспортные связи в Каспийском регионе.

Причиной столь резкого изменения государственной транспортной политики стало, по нашему мнению, увеличение общей загруженности российской транспортной инфраструктуры, резервы мощности которой всё больше использовались во внутренних и экспортно-импортных перевозках. Именно поэтому с ростом объёма грузоперевозок, транзитным грузам уделялось всё меньшее внимание, а отдельные представители транспортных ведомств и вовсе стали говорить о вторичности развития транзитных перевозок по отношению к нуждам отечественных грузовладельцев. В то же время нельзя не отметить, что развитие транспортной системы страны шло достаточно быстрыми темпами, однако все новые мощности использовались или предполагались к использованию для внутренних нужд, а решение специфических вопросов, без которых невозможно было увеличить транзитный грузопоток, долгое время откладывалось.

Ситуация коренным образом изменилась в 2008 г., когда экономический кризис задел в том числе и транспортную сферу. Объём грузопотоков резко сократился как внутри страны, так и на межгосударственном уровне. Для заполнения простаивающих мощностей понадобились новые объёмы грузов, для чего Минтранс РФ и ОАО "РЖД" приняли решение возобновить работу по привлечению транзитных грузов, в том числе и на МТК "Север–Юг". При этом началась активная работа с другими участниками проекта по развитию железнодорожных вариантов его прохождения.

В то же время под воздействием кризиса существенно изменились внешние и внутренние факторы, влияющие на эффективность и целесообразность строительства данного Коридора: сократилась грузовая база, повысилась конкуренция между перевозчиками при существенном снижении стоимости морского фрахта, меньше снизились финансовые возможности государств – участников проекта. Одновременно с этим, правда, сократились и инвестиции в развитие альтернативных маршрутов, но, в любом случае, ситуация на транзитном рынке изменилась столь кардинальным образом, что необходимо, по нашему мнению, заново оценить все преимущества и недостатки участия нашей страны в этом крупном транспортном проекте, определить его место и роль в развитии транспортной системы страны и межгосударственных связей с соседними странами, а также проанализировать экономическую эффективность вложения средств как в российскую часть Коридора, так и в мощности других участвующих государств.

Что же может предложить российская транспортная инфраструктура в рамках проекта "Север–Юг"? По территории России проходит около 60 % маршрута Коридора. Стержневым является железнодорожное направление Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань протяжённостью 2513 км²². Используемая здесь инфраструктура имеет достаточное развитое техническое оснащение.

²² Международный транспортный коридор "Север–Юг" // ОАО "РЖД". URL: http://inter.rzd.ru/wps/portal/inter?STRUCTURE_ID=682.

Тем не менее в целях повышения скорости движения поездов и снижения эксплуатационных расходов ОАО "РЖД" проводит реконструкцию и модернизацию транспортной инфраструктуры на участках Приволжской, Куйбышевской, Московской, Северной и Октябрьской железных дорог. Инвестиции в развитие данного направления на период до 2010 г. рассчитывались исходя из плановой величины 45 млрд руб., на период до 2015 г. – 40 млрд²³.

На севере российского участка коридора "Север–Юг" помимо пограничных пунктов пропуска на западных границах конечными точками маршрута являются порты Санкт-Петербург и, в перспективе, Усть-Луга. Морской порт Санкт-Петербург играет стратегическую роль в обеспечении не только контейнерного грузопотока по МТК "Север–Юг" в случае начала его деятельности, но и перевозок по другим направлениям в адрес грузополучателей на европейской части РФ. Для принятия дополнительных грузов в порту модернизируются причалы, расширяются в том числе и мощности контейнерных терминалов. Так, в конце 2007 г. начато проектирование контейнерного терминала производственной мощностью 1,4 млн TEU (20-футовый эквивалент) в год, который будет построен на территории ЗАО "Четвёртая стивидорная компания"²⁴.

Однако возможности развития Санкт-Петербургского порта ограничены, поскольку он расположен почти в черте города и очень труден для навигации. К тому же в нём весьма высокие портовые сборы и существует дефицит складских помещений. Поэтому в перспективе основной грузопоток предполагается пустить через морской порт Усть-Луга.

Усть-Луга развивается как высокотехнологичный специализированный порт по обработке контейнеров, угля и осуществления паромных перевозок на Балтике. Этот порт с его удобной бухтой, более чем 1 тыс. га площадей, предназначенных под портовые комплексы, и коротким ледоставом наиболее удобен для включения в коридор "Север–Юг" в качестве основного транспортного узла на Северо-Западе России. Контейнерный терминал порта рассчитан на перевалку 500 тыс. TEU в год, в дальнейшем планируется увеличить его мощность до 3,5 млн²⁵. Грузооборот порта в 2007 г. составил 7,1 млн т., к 2010 году планируется увеличить его до 36 млн т²⁶.

В целом можно сказать, что северный участок коридора "Север–Юг" вполне готов к увеличению транзитного грузооборота, тем более что общий объём грузов, перерабатываемых в Северо-Западном регионе России, постоянно растёт и без перевозок по МТК.

Слабым звеном российской части МТК "Север–Юг" всегда были каспийские порты в силу их низкой развитости и высокого объёма необходимых для их модернизации инвестиций.

²³ Международный транспортный коридор "Север–Юг" // ОАО "РЖД". URL: http://inter.rzd.ru/wps/portal/inter?STRUCTURE_ID=682.

²⁴ Морской порт Санкт-Петербург проектирует контейнерный терминал на территории Четвёртой стивидорной // РЖД-Партнёр. 2007. 31 октября. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/2007/10/31/313965.html>.

²⁵ Контейнерный терминал в порту Усть-Луга заработает через год (Ленобласть) // Regnum. URL: <http://www.regnum.ru/news/1193261.html>.

²⁶ Лебедев Д. "Усть-Луга" идёт на биржу // РБК daily. 2008. 14 февраля. URL: <http://www.ust-luga.ru/pr/?s=digest&id=91>.

Порт Махачкала в первую очередь специализируется на нефтяных грузах, а объём переработки генеральных грузов хотя и растёт, но всё ещё не играет существенной роли в работе порта.

Порт Астрахань в принципе сложно назвать единым, так как он представляет собой более двадцати отдельных территориально удалённых друг от друга земельных участков, расположенных на правом и частично левом берегу Волги, которыми управляют разные стивидорные компании²⁷. Говорить о перспективах развития порта Астрахань сложно ещё и потому, что возможности для наращивания его перегрузочных мощностей ограничены, поскольку он расположен в черте города. Также не стоит забывать, что Астрахань – это замерзающий порт, а значит, здесь невозможна круглогодичная обработка грузов. Кроме того, удалённость порта от побережья Каспийского моря, с которым его соединяет 188-километровый канал, увеличивает сложность использования порта и существенно повышает стоимость лоцманского сбора. Именно поэтому для МТК "Север–Юг" был выбран новый порт Оля, который, тем не менее, по описанным выше причинам так и не смог реализовать заложенный в него потенциал.

При развитии же прямого железнодорожного сообщения наращивание портовых мощностей, специализирующихся на переработке транзитных грузов, с экономической точки зрения становится неэффективным, особенно учитывая сильную конкуренцию, которую составляют российским портам порты других государств на Каспии. Тот же казахстанский Актау за счёт использования более современных технологий, а также широкой номенклатуры обрабатываемых грузов является сильным конкурентом для российских портовиков, поскольку грузы, тяготеющие к Северо-Восточному направлению (Урал, Сибирь), могут быть переработаны и в этом порту.

Тем не менее дальнейшее развитие российской портовой инфраструктуры на Каспии может быть признано целесообразным с точки зрения обеспечения региональной транспортной безопасности – все иные варианты маршрута прохождения Коридора предполагают увеличение зависимости России от других участвующих в проекте стран. И хотя эта зависимость обоюдная, было бы стратегически неверно полностью отказываться от развития собственных портовых мощностей в регионе, несмотря на то, что сегодня они в силу объективных конкурентных причин не могут быть задействованы в обеспечении потоков транзитных грузов. Ведь в случае прекращения функционирования основного железнодорожного маршрута только их устойчивая работа позволит восстановить прямые транспортные связи со странами Каспийского региона. Тем более что при росте грузопотоков по МТК "Север–Юг" до заявленных нескольких десятков миллионов тонн они могут быть переработаны только всеми существующими маршрутами совместно, при этом наличие технически развитых портов позволит наиболее эффективным образом диверсифицировать движение грузов.

²⁷ Порт Астрахань. Краткое описание / Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане. URL: http://esimo.oceanography.ru/esp1/index.php?sea_code=2§ion=12&menu_code=4213.

Минтранс РФ учёл воздействие внешних и внутренних факторов на транспортную отрасль, что позволило активизировать работы по модернизации портовой инфраструктуры Коридора. В 2009 г. Министерство начало разработку программы взаимоувязанного развития каспийских портов с тем, чтобы их деятельность взаимодополняла друг друга. Кроме того, министр транспорта РФ И. Левитин подтвердил выделение федеральных средств на увеличение перерабатывающих мощностей портов Оля и Махачкала в рамках действующих федеральных целевых программ. В результате к 2015 г. пропускная способность порта Оля должна быть планомерно увеличена до 4 млн т, а порта Махачкала – до 15 млн²⁸.

Но пока основным путём прохождения МТК "Север–Юг" всё же называют железнодорожный маршрут в направлении Иран – Азербайджан – Россия, реализация которого одобрена и Минтрасом РФ, и ОАО "РЖД". В этом случае Коридор будет включать в себя прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань – Махачкала – Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран в районе Астары, для чего необходимо построить дорогу Казвин – Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан) протяженностью 375 км²⁹.

Большую часть работы должен сделать Иран, так как он пока не имеет железнодорожного сообщения с Азербайджаном. Иранские железные дороги уже приступили к реализации проекта на участке Казвин – Решт в направлении порта Энзели с ответвлением на Астару. Строительство железной дороги, по данным иранских специалистов, займёт 1,5–2 года³⁰. На территории Азербайджана предполагается построить около 8,5 км железной дороги до Астары (Азербайджан), станцию с системами смены колёсных пар, пограничную и таможенную инфраструктуру, новый пограничный железнодорожный мост. Стоимость строительства азербайджанского сегмента Коридора вместе с реконструкцией уже существующей части дороги оценивается в 20–40 млн дол.³¹

К настоящему времени участники проекта утвердили учредительное соглашение и устав совместного предприятия, которое будет управлять всей деятельностью в рамках проекта строительства железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара, одобрили ТЭО, а также приняли решение о создании новой рабочей группы для проработки вопроса о тарифах и разработки схемы привлечения грузов. Начнутся строительные работы, по данным ОАО "РЖД", в 2009 г., а завершатся в 2012 г.³²

²⁸ Перерабатывающая способность морских портов РФ будет увеличена // Росбалт. 2009. 3 апреля. URL: <http://www.rosbalt.ru/2009/04/03/631228.html>.

²⁹ РФ, Иран и Азербайджан подписали соглашение о железнодорожной ветке // РИА Новости. 2005. 3 мая. URL: <http://www.rian.ru/economy/20050503/39788145.html>.

³⁰ Иран к проекту приступил // РЖД-Партнёр. 2007. 25 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/2007/06/25/306521.html>.

³¹ Мамедов С., Рокс Ю. Второе дыхание проекта "Север–Юг" // Независимая газета. 2008. 2 апреля. С. 7.

³² Ступащенко И. Иран: источник неосвоенной грузовой базы // РЖД-Партнёр. 2008. 8 июля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/comments/2008/07/08/327124-print.html>.

Тем не менее говорить о начале реализации проекта, на наш взгляд, ещё рано. Нерешённым остался самый главный вопрос – о финансировании. И если часть работ на своей территории Иран готов выполнить за счёт собственных средств, то для соединения транспортных систем государств-участников планируется привлечь также и заёмные средства, обязательства по которым пока не готова взять на себя ни одна из участвующих сторон. Поэтому и сроки начала реализации нового направления в рамках Коридора определяются достаточно условно, так как в период глобального экономического кризиса возможности по привлечению средств, равно как и самостоятельному финансированию строительства, существенно сокращаются. Ухудшается также и рыночная конъюнктура транзитного рынка, что усложняет задачу получения кредитов, поскольку для этого необходимо предоставить банку новое экономическое обоснование, учитывающее реальную экономическую ситуацию.

Пока же последние данные по эффективности эксплуатации Коридора, предоставленные в 2008 г. НИИГипротранс, удивительным образом совпадают с выводами, сделанными ещё в начале текущего десятилетия: сокращение сроков доставки грузов на 15 суток, экономия до 400 дол. на каждом контейнере, привлечение на МТК "Север–Юг" до 20–22 млн т грузов к 2012 г.³³ Другие источники указывают цифру чуть скромнее – 20 млн т без учёта нефти и нефтепродуктов, при том что экономия от перевозки по МТК "Север–Юг" определяется на уровне 20 %³⁴. Какую часть этого объёма будут составлять транзитные грузы – остаётся за скобками, так как указывается лишь то, что 75 % грузов будет иметь российское происхождение³⁵. Следовательно, можно сделать вывод о том, что при расчётах принимались во внимание суммарные потоки товаров, проходящих по отдельным участкам коридора, а прогнозы объёмов перевозок по всей протяжённости МТК "Север–Юг" не проводились, по-видимому, из-за отсутствия достаточного количества данных и иных обоснований. Так что использовать подобные расчёты следует с осторожностью, в большей степени обращая внимание на имеющуюся информацию о практике осуществления перевозок по Коридору, а также о тех факторах, которые прямо или косвенно воздействуют или будут воздействовать на его функционирование в будущем.

Так, на эффективность строительства железнодорожного направления через Азербайджан существенное влияние, несомненно, окажет развитие восточного маршрута, проходящего по противоположному берегу Каспийского моря через Казахстан и Туркмению, строительство которого идёт одновременно с западным.

В конце 2007 г. в Тегеране на встрече глав прикаспийских государств Иран, Казахстан и Туркмения подписали Меморандум о строительстве новой прикаспийской железнодорожной линии Узень – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган с последующим выходом на сеть российских

³³ Кисин С. Каспийская проходная // Эксперт Юг. 2008. № 24. URL: http://www.expert.ru/printissues/south/2008/24/kaspiyskaya_prohodnaya.

³⁴ Маркелова Т. Зов Оли // Российская газета. 2009. 3 апреля. С. 5.

³⁵ Кисин С. Указ. соч.

железных дорог³⁶. В дальнейшем его положения были закреплены трёхсторонним межправительственным соглашением. Согласно проекту развития этого направления общая протяжённость линии составит 670 км (130 км по Казахстану, 470 – по Туркмении и 70 км по Ирану)³⁷. Каждая из сторон будет финансировать строительство участков только на своей территории. Новая линия будет на 600 км короче существующего сообщения через Серахс. Время доставки при этом сократится на 2 суток. Заявленный срок строительства составляет 4–5 лет, т.е. с учётом времени начала работы над проектом новое направление должно войти в эксплуатацию также в 2012 г. Объём перевозок по линии, в работе которой планирует принять участие и Узбекистан, оценивается в 3–5 млн, а в перспективе – до 12 млн т грузов в год³⁸.

Стоит также отметить, что оба маршрута должны войти в строй в одно и то же время, что может создать излишнюю конкуренцию в рамках одного направления и сократить доходы каждого участника. Однако о перспективности этих проектов, их сроках и потенциальной грузовой базе пока говорить сложно.

Что же касается позиции российских транспортных ведомств в отношении восточного маршрута, то и Минтранс РФ, и ОАО "РЖД" заявляют о заинтересованности в его строительстве наравне с железной дорогой через Азербайджан, хотя эффективность подобных решений вызывает сомнение. Подобная позиция свидетельствует об очередном изменении стратегии развития российской транспортной инфраструктуры в Прикаспийском регионе. При этом в очередной раз нет ни расчётов, ни иных документов, обосновывающих экономическую эффективность новой транзитной политики и непосредственного участия российских компаний в строительстве восточного луча (во всяком случае, они не были опубликованы в СМИ). И если в восточный маршрут Россия в лице ОАО "РЖД" не планирует вкладывать средства, а собирается лишь участвовать в строительстве и затем обсуждать на уровне министерств транспорта общие подходы к перевозке грузов и определению тарифов, то с западным маршрутом дело обстоит иначе. Здесь Россия является полноценным участником, что предполагает финансовые расходы, а также прямое участие в строительстве инфраструктуры Коридора и последующей его эксплуатации.

Анализируя целесообразность участия России в развитии МТК "Север–Юг", необходимо также учитывать различия позиций по отношению к проекту основных его участников, уровней конкуренции в регионе, политическую обстановку и т.п. Политика того же Ирана, который является наиболее активным участником обоих маршрутов, направлена на развитие собственного транспортного потенциала, в том числе за счёт

³⁶ Подписано соглашение о строительстве новой железнодорожной линии Узень – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган // Казахстан сегодня. 2007. 3 декабря. URL: http://www.kt.kz/index.php?act=arch&lang=rus&uin=1133168996&chapter=1153433185&n_date=2007-12-03.

³⁷ Вьюгин И. Требуется помощь // Гудок. 2009. 24 марта. С. 1.

³⁸ Шустов А. И всё-таки коридор "Север–Юг" // Фонд стратегической культуры. 2003. 30 марта. URL: <http://fondsk.ru/article.php?id=2029>.

участия в проектах, предусматривающих конкурентное развитие новых направлений.

Так, Иран обладает достаточно развитой сетью автомобильных дорог с твёрдым покрытием, выходящей на сопредельные страны и морские порты. К тому же он располагает крупными портами на побережье Персидского залива (Бендер-Хомейни, Бендер-Аббас) и Каспийского моря (Энзели, Ноушехр). Железнодорожная сеть Ирана связывает Персидский залив с Каспийским морем, она пока развита достаточно слабо и имеет небольшую пропускную способность, но, несмотря на это, уже сегодня через неё проходит более 5,5 млн т транзитных грузов (без учёта поставок по своей схеме), в том числе всё больше используя и железнодорожное сообщение³⁹. Крупнейшими транзитными портами считаются Шахид Раджаи, Шахид Бахонар, Бендер-Ленте и Бендер Имам Хомейни в Персидском заливе, Нека и Энзели – на побережье Каспийского моря, а также пограничные переходы Серахс и Базарган⁴⁰. Основными транзитными товарами являются нефть и нефтепродукты, автотранспорт и спецтехника, продукты питания и сельскохозяйственная продукция, стройматериалы. Лишь около 4,5 % транзита приходится на контейнерные перевозки⁴¹.

Для увеличения транзитных грузопотоков Иран планирует провести модернизацию и развитие железных дорог, снизить железнодорожные транзитные тарифы. С этой целью предлагается ускорить строительство новых железнодорожных направлений, а также развивать транспортную инфраструктуру северных провинций. Таким образом, усилия иранского правительства направлены на превращение страны в крупнейший транспортный узел региона.

По нашему мнению, транспортный коридор "Север–Юг" необходим Ирану в первую очередь для организации альтернативного маршрута доставки своих товаров на европейский рынок, особенно после того, как США причислили эту страну к "оси зла" и политическая ситуация вокруг неё вновь обострилась. Это создаёт неблагоприятный для Ирана климат, в частности в вопросах транспортного сотрудничества с проамериканскими соседями.

Другой причиной интереса Ирана к проекту является проблема обеспечения северных регионов страны энергоносителями. Разработка месторождений нефти и газа ведётся в основном в южных и юго-западных провинциях Ирана, а потребности северных провинций в топливе обеспечиваются в том числе и за счёт поставок из сопредельных прикаспийских стран.

Одновременно с МТК "Север–Юг" Иран развивает и другие транзитные маршруты на своей территории, что, по нашему мнению, может привести к конкуренции между транзитными направлениями внутри

³⁹ Через Иран транспортируется около 5,5 млн т транзитных грузов в год // Iran News. 2008. 7 апреля. URL: <http://news.iran.ru/news/51166>.

⁴⁰ Хмелинец С. М. Транспортная инфраструктура Ирана: состояние и перспективы развития / Институт Ближнего Востока. 2009. 12 августа. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2009/12-08-09c.htm>.

⁴¹ Полищук А. И. Перспективы реализации МТК "Север–Юг" и развития портов Каспийского бассейна. 2006. URL: <http://coridor.org>.

самого Ирана и в условиях недостаточного объёма грузопотока лишь усугубит ситуацию для МТК "Север–Юг". Так, уже с конца 90-х гг. прошлого века имеется возможность осуществлять перевозки в направлении Восток–Запад по железной дороге от терминала Серахс (северо-восточная граница Ирана) до Рази (северо-западная граница Ирана) и далее в Турцию и Европу или же по маршруту Серахс – Бендер-Аббас (2440 км, время транспортировки 72 ч)⁴². Пока на северо-западном направлении, на маршруте Тегеран – Стамбул, узким местом остаётся отсутствие железнодорожного моста через турецкое озеро Ван (или объездного пути). Действующий на озере паром имеет ограниченную пропускную способность и не может обеспечить перевозку грузов больших объёмов.

Кроме того, на западном направлении в перспективе возможно соединение железных дорог Ирана и Ирака. В настоящее время изучаются возможности строительства дороги Хорремшахр – Басра и ведётся подготовка технико-экономического обоснования проекта. Также строится железнодорожная линия Бафк – Захедан, которая обеспечит прямое железнодорожное сообщение между Ираном и Пакистаном и позволит Ирану доставлять грузы в страны Южной Азии без дополнительной перевалки в портах стран Персидского залива⁴³.

В целом можно с уверенностью говорить о наличии у Ирана значительного интереса к развитию МТК "Север–Юг" и об активной работе иранской стороны по созданию необходимой инфраструктуры на своей территории. Более того, именно Иран, по некоторым данным, пытается активизировать процессы развития МТК, решения инфраструктурных проблем, упрощения и сокращения бюрократических процедур, унифицирования порядка оформления документации и т.п. – т.е. работает в тех областях, где отстают Индия и Россия. При этом, правда, необходимо подчеркнуть, что Иран одновременно развивает и другие, нередко конкурирующие направления, проходящие по его территории.

Оценивая перспективы грузопотока по МТК "Север–Юг", следует отметить недостаточность формируемой в Иране грузовой базы: внешнеторговый оборот между этой страной и Россией составляет около 3,7 млрд дол.⁴⁴ Обращает на себя внимание и крайне высокая диспропорция между объёмами ввозимых и вывозимых товаров: экспорт из России по состоянию на 2008 г. достиг 3,3 млрд дол., тогда как импорт – всего 0,4 млрд.⁴⁵

Другой потенциальной опасностью для Коридора может стать внешняя политика Ирана. Развитие ситуации вокруг иранской ядерной программы является предметом постоянного мониторинга со стороны СБ ООН, США и государств ЕС, которые в любой момент могут ввести

⁴² Трофимов А. О реализации проекта международного коридора № 9 "Север–Юг" // Институт Ближнего Востока. 2003. 16 мая. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2003/16-05-03.htm>.

⁴³ Международный транспортный коридор "Север–Юг" // ОАО "РЖД". URL: http://inter.rzd.ru/wps/portal/inter?STRUCTURE_ID=682.

⁴⁴ Товарооборот между РФ и Ираном в 2008 г. составил \$3,7 млрд // РИА Новости. 2009. 20 февраля. URL: <http://www.rian.ru/economy/20090220/162683041.html>.

⁴⁵ Внешняя торговля России по основным странам // ФТС. 2009. 4 февраля. URL: <http://www.customs.ru/ru/stats/arhiv-stats-new/popup.php?id286=504>.

новые санкции в отношении Тегерана. Более того, при определённом развитии событий возможна даже военная конфронтация, сообщения о чём периодически появляются в иностранных СМИ. Всё это не способствует улучшению международного имиджа МТК "Север–Юг" и служит для грузовладельцев дополнительным основанием сделать выбор в пользу морского маршрута, проходящего вне государств и границ и тем самым гарантирующего безопасную доставку грузов.

Следовательно, развитие коридора, во всяком случае на начальном этапе эксплуатации, должно базироваться на грузах всех участников проекта, что изначально предполагало (и до сих пор является критически важным) участие Индии в обеспечении загруженности Коридора за счёт частичного перевода грузов своей внешней торговли с Европой на МТК. К сожалению, до сегодняшнего дня основная часть перевозок между Россией и Индией осуществляется в морском сообщении между портами обеих стран.

Причины такого положения кроются в отсутствии заинтересованности индийских деловых кругов в развитии Коридора. Это связано прежде всего с тем, что, по их мнению, МТК "Север–Юг" так и не разработал окончательную схему транзита грузов, а значит, его нельзя сравнивать с морской перевозкой ни по уровню качества, ни по надёжности. Индийские грузоперевозчики отмечают, что до сих пор инфраструктура Коридора не обладает достаточным контейнерным парком, а при высокой диспропорции загрузки направлений маршрута не решён вопрос возврата пустых контейнеров. То есть те факторы, которые были причиной возвращения индийских грузовладельцев на традиционный маршрут в начале нынешнего десятилетия, продолжают оставаться актуальными до сих пор.

Поэтому не удивительно, что участие Индии в проекте МТК "Север–Юг" ограничивается лишь обсуждением перспектив его развития. Индийские перевозчики заявляют о готовности использовать каспийский маршрут только при условии устранения негативных факторов, мешающих полноценной работе Коридора.

Индия принимает деятельное участие в развитии инфраструктуры только отдельных участков МТК "Север–Юг". Так, индийская сторона заинтересована в развитии транспортных связей с портами Ирана, а также в строительстве некоторых объектов транспортной инфраструктуры на его территории с тем, чтобы улучшить свои торговые связи со странами Центральной Азии.

Таким образом, при оценке индийской потенциальной грузовой базы нельзя забывать о том, что коридор "Север–Юг" является для грузовладельцев этой страны лишь одним из альтернативных маршрутов. Пока они не готовы повторно переводить свои грузы на технически не совершенный и технологически не отработанный маршрут. У них был и остаётся отлаженный и более совершенный вариант морской транспортировки, на практике оказывающийся более надёжным и дешёвым. Таким образом, возможность увеличения транспортировки грузов индийской внешней торговли по МТК в ближайшее время вызывает большие сомнения.

Учитывая приоритетное развитие железнодорожного сообщения в рамках Коридора по одному или обоим берегам Каспия необходимо

рассмотреть и отношение к развитию МТК "Север–Юг" таких стран, как Казахстан и Азербайджан.

Наиболее характерен в этом смысле пример Казахстана, который давно является участником МТК "Север–Юг". Первоначально ему отводилась роль по переработке небольшого дополнительного грузопотока, а также возможного транзита грузов из стран Центральной Азии через порт Актау. Сегодня же ситуация изменилась. Теперь именно Казахстан находится в наиболее выгодной позиции в проекте МТК "Север–Юг" и вполне может перетянуть на себя существенную часть грузов. Для развития транзитных перевозок по своей территории Казахстан сделал ставку на другое направление – на грузопоток между основными российскими промышленными регионами Поволжья, Урала и Сибири, с одной стороны, Ираном, странами Персидского залива и Индией – с другой.

Имея на Каспии хорошо оборудованный и географически более выгодно расположенный порт, построенный благодаря европейским инвестициям, Казахстан смог составить серьёзную конкуренцию российским портам, оттянув на себя значительный поток грузов данного направления. Главный порт Казахстана Актау – это современный морской транспортный узел, который имеет международный статус и способен принимать суда осадкой до 7 м⁴⁶. По итогам 2008 г. в Актау было переработано более 11 млн т генеральных и нефтеналивных грузов, из них последние составили около 9 млн т. В общем объёме перевалки сухих и паромных грузов первые места занимают металлопродукция (более 1,5 млн т) и зерно (около 266 тыс. т)⁴⁷. Порт использует три паромные линии – на Иран, Баку и Махачкалу, куда уходят почти все генеральные грузы (металлопродукция и зерно), в том числе и из России.

Постоянный значительный рост объёмов переработки грузов в казахстанском порту не случаен, ведь инвестиции в портовую инфраструктуру составили более 76 млн дол.⁴⁸ Несомненным достоинством, которое может значительно увеличить провозные мощности порта, является статус СЭЗ, полученный Актау.

Развитию транзитных возможностей Казахстана способствует строительство совместно с Туркменистаном железнодорожной магистрали до границы с Ираном. Кроме того, Казахстан как участник проекта ТРАСЕКА имеет возможность перенаправить идущие по своей территории грузы в двух направлениях – через Россию по коридору "Север–Юг" или через Азербайджан, что может сократить транзитную базу грузопотока, который проходит непосредственно по российской территории. Помимо возможностей проекта ТРАСЕКА Казахстан может использовать грузоперевозки по различным маршрутам: через Азербайджан, Грузию и Турцию,

⁴⁶ Порт Актау сегодня // РГП "АММТП". URL: <http://www.portaktauz.kz/ru/aboutport/today>.

⁴⁷ Показатели финансово-хозяйственной деятельности РГП "АММТП" за 2008 г. (консолидировано) // РГП "АММТП". 2009. 26 января. URL: http://www.portaktauz.kz/ru/news/2009/01/26/news_66.html.

⁴⁸ Новиков В. И., Бухарицин П. И. Оценка современного состояния инфраструктуры портов по Волго-Каспийскому региону // Проблемы и перспективы современной науки. 2008. Вып. 2. URL: <http://tele-conf.ru/problems-teorii-i-praktiki-estestvoznaniya/otsenka-sovremennogo-sostoyaniya-infrastrukturyi-portov-po-volgo-kaspiyskomu-regionu.html>.

железнодорожным маршрутом через Узбекистан, Туркменистан и Иран с перевалкой на морской транспорт в иранских портах. В перспективе возможен и транзит через Афганистан и Пакистан⁴⁹.

В какой-то мере аналогичную роль может сыграть и Азербайджан. Это государство крайне заинтересовано в восстановлении транзитного маршрута по своей территории в рамках коридора "Север–Юг".

Внешнеполитические риски функционирования МТК "Север–Юг" продолжают повышаться из-за американо-иранской конфронтации. Встаёт вопрос политической стабильности маршрута, а также целесообразности вложения средств в строительство западной ветки железной дороги. Ведь при соединении железнодорожных сетей России и Ирана через Азербайджан произойдет постепенное снижение влияния РФ в транспортных связях каспийского региона, так как транспортная политика среди прочего будет зависеть и от позиции Азербайджана, который, по сути, станет важным участником Коридора.

Не стоит забывать и о том, что западный маршрут будет проходить через территорию, где сохраняется потенциальная нестабильность из-за "замороженного" армяно-азербайджанского конфликта в Нагорном Карабахе и напряжённых отношений с Грузией, а также высокого уровня заинтересованности США в дестабилизации отношений России с закавказскими странами.

Кроме того, следует учитывать и тот факт, что азербайджанская сторона, используя тарифные, таможенные и другие инструменты, получит возможность достаточно серьёзно влиять на общую схему движения транзитных грузов в регионе, в том числе и усложнять условия их транспортировки по МТК "Север–Юг". Поэтому в целом при достаточно большом количестве альтернативных маршрутов пока не существует необходимых гарантий того, что грузы, идущие из Ирана, не будут по политическим или иным причинам направлены по Чёрному морю в обход России. Но главным критерием выбора грузовладельцами того или иного направления всё же должны стать экономические факторы, и преимущество получит тот маршрут, который сможет предложить соответствующие среднерыночные тарифы, а также высокий уровень сервиса.

Тем не менее развитие данного направления крайне важно для России как в части привлечения транзитных грузов, так и с точки зрения роста экономического влияния страны в регионе. Транзит необходимо рассматривать как глобальную стратегическую государственную задачу, поскольку транзитные потоки – это усиление геополитического значения страны и её роли в мировом экономическом процессе.

Более того, привлечение транзитных перевозок на отечественные коммуникации не только будет способствовать реализации транспортного потенциала России как одного из крупнейших участников мирового грузовой и товарообмена, но и окажет позитивное воздействие на рост экономического потенциала регионов, по которым пойдут грузопотоки. Существует и отраслевая задача увеличения прибыльности используемой транспортной инфраструктуры за счёт реализации транзитного ресурса.

⁴⁹ *Ташимов Т.* Коридор до востребования // Эксперт Казахстан. 2008. № 36. URL: http://www.expert.ru/printissues/kazakhstan/2008/36/transafganskiy_transportnyi_koridor.

Таким образом, для России обеспечение устойчивого функционирования международного транспортного коридора "Север–Юг" крайне важно в силу целого ряда причин:

– МТК "Север–Юг" является мощным фактором наращивания объёмов торгово-экономического сотрудничества как со странами Персидского залива и Индийского океана, так и со странами СНГ;

– Коридор позволит придать импульс развитию транспортной инфраструктуры Каспийского региона с учётом интересов РФ, а также обеспечить российские предприятия заказами на проектирование и строительство новых транспортных мощностей;

– развитие транспортных потоков через Среднюю Азию и Закавказье позволит усилить российское экономическое присутствие на Каспийском море, создаст возможности для развития приграничного сотрудничества с соседними государствами российских регионов, оказавшихся новыми форпостами России на юге страны;

– новое направление поможет России несколько ослабить транспортную зависимость юга страны от Турции, поскольку появится альтернативный транспортный коридор, соединяющий эту часть страны с азиатскими государствами.

Однако для того, чтобы имеющиеся возможности были реализованы и МТК "Север–Юг" стал полноправным элементом международных перевозок, России и всем участвующим в проекте государствам необходимо осуществить целый ряд мер, направленных на решение проблем, накопившихся за последнее десятилетие. Главное, следует определить долгосрочную федеральную стратегию развития МТК "Север–Юг" как направления и приступить к её активной реализации, предоставив достаточные средства и льготы для ускоренного развития элементов инфраструктуры. По нашему мнению, для успеха проекта необходимо как можно быстрее возобновить активные переговоры по определению единых сквозных тарифов, упрощению, унифицированию и совершенствованию административных процедур, включая пограничные и таможенные, устранению существующих национальных барьеров, а также созданию единого органа, который получит полномочия от государств-участников определять условия функционирования направления и координировать действия транспортных компаний, обеспечивающих транспортировку грузов по МТК.

Только в этом случае возможна успешная реализация подобного проекта с достаточно большим числом участников, имеющих порой абсолютно противоположные интересы в деле развития транспортных связей Каспийского региона. Это позволит МТК "Север–Юг" при начале его эксплуатации как транзитного направления если не конкурировать с морским маршрутом в силу ограниченности тарифной политики (более высокая себестоимость перевозки), то как минимум реализовать свои преимущества по более скоростной доставке грузов. То есть именно в том сегменте, который большинство евразийских грузовладельцев называют наиболее перспективным для трансконтинентальных маршрутов.