



DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

UDC 339:625  
LBC 65.378

Submitted: 16.03.2020  
Accepted: 24.04.2020

## CONCEPT FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTH-SOUTH INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR

**Ekaterina V. Kryukova**

Astrakhan State University, Astrakhan, Russian Federation

**Abstract.** The development of the international transport corridor plays a special role in the development of the transport system. Russian special economic zones do not form an integrated network; they can be characterized as separate isolated innovation-oriented elements in the economic space of the low-tech Russian economy. Research in the field of expanding the theoretical apparatus on the above issues has shown that the general understanding of the term “international transport system” includes a set of elements that provide significant international freight and passenger traffic between separate geographical areas, includes rolling stock and stationary devices of all modes of transport working in this direction, as well as a set of technological, organizational and legal conditions for the implementation of these transportation. As part of the study, the analysis of three options for the route of the international transport corridor “North-South” is proposed: transportation of goods by rail, western branch, eastern branch. Based on the results of the study, it is determined that the creation, development and operation of a free economic zone of a port type will create an impetus for the high-quality and efficient port infrastructure that will meet international standards and be one of the factors for attracting freight carriers.

**Key words:** region, transport corridor, free economic zone, competition, products, investments, cargo flows, transport, logistics centers.

**Citation.** Kryukova E. V. Concept for the Development of the North-South International Transport Corridor. *Journal of Volgograd State University. Economics*, 2020, vol. 22, no. 2, pp. 141-147. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

УДК 339:625  
ББК 65.378

Дата поступления статьи: 16.03.2020  
Дата принятия статьи: 24.04.2020

## КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»

**Екатерина Викторовна Крюкова**

Астраханский государственный университет, г. Астрахань, Российская Федерация

**Аннотация.** Особую роль в развитии транспортной системы играет развитие международного транспортного коридора. Российские особые экономические зоны не образуют интегрированной сети, их можно охарактеризовать как обособленные инновационно ориентированные элементы в хозяйственном пространстве низкотехнологичной российской экономики. Исследование в области расширения теоретического аппарата по указанной проблематике показало, что общее понимание термина «международной транспортной системы» включает в себя совокупность элементов, обеспечивающих значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающего на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок. В рамках исследования предложен анализ трех вариантов маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг»: перевоз грузов железной дорогой; западная ветвь; восточная ветвь. По результатам исследования было определено, что создание, развитие и функционирование свободной экономической зоны портового типа даст импульс для качественной и эффективной портовой инфраструктуры, которая будет соответствовать международным стандартам и являться одним из факторов для привлечения грузоперевозчиков.

**Ключевые слова:** регион, транспортный коридор, свободная экономическая зона, конкуренция, продукция, инвестиции, грузопотоки, транспорт, логистические центры.

**Цитирование.** Крюкова Е. В. Концепция развития международного транспортного коридора «Север – Юг» // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2020. – Т. 22, № 2. – С. 141–147. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2020.2.13>

### Введение

Формирование на территории России конкурентоспособных транспортных коридоров является важнейшей стратегической задачей, отвечая как внешним, так и внутренним экономическим интересам государства.

Выгодное географическое положение, выходы к морям, наличие системы космической, воздушной, морской навигации предоставили нашей стране большие возможности участия в международном транзите.

Обеспечивая услуги, связанные с транзитными перевозками, страна получает возможность увеличения дохода без расходования невозполнимых природных ресурсов, прямых денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, прямых инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, внедрения инновационных технологий, создания новых рабочих мест [Кузнецов, Кузнецова, 2016; Сергеев, 2018; Ellinger, 2014].

Процессы формирования международных транспортных коридоров, выявление условий, ресурсов и факторов, способствующих и препятствующих их развитию, обуславливают актуальность данной проблематики.

Международный транспортный коридор (транспортный коридор, МТК) — высокотехнологическая транспортная система, концентрирующаяся на генеральных направлениях транспорта общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации [Aggarwal, 2019].

Система МТК на территории России включает в себя два евроазиатских коридора («Север – Юг» и «Транссиб»). Северный морской путь, панъевропейские транспортные коридоры № 1, № 2 и № 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-тихоокеанского региона.

Каждому из коридоров присвоено собственное обозначение:

– Коридор «Север – Юг» (страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии – европейская часть Российской Федерации – Каспийское море – Иран – Индия, Пакистан и др.);

– Коридор «Транссиб» (Центральная Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток / Находка и система его ответвлений (на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею); на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами № 2, № 3 и № 9);

– Коридор «Северный Морской Путь» (Мурманск – Архангельск – Кандалакша – Дудинка);

– Коридор «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток / Находка / Восточный – порты АТР);

– Коридор «Приморье-2» (Хуньчунь – Краскино – Посьет / Зарубино – порты АТР);

– Панъевропейский транспортный коридор № 1 (ответвление от основного направления коридора граница с Латвией (от Риги) – Калининград – граница с Польшей (на Гданьск));

– Панъевропейский транспортный коридор № 2 (граница с Белоруссией (от Минска) – Смоленск – Москва – Нижний Новгород с предполагаемым продолжением до Екатеринбурга);

– Панъевропейский транспортный коридор № 9 (граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев) и ответвления коридора Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград).

В системе МТК на территории России панъевропейский транспортный коридор № 2 полностью включен в состав коридора «Транссиб», участок панъевропейского транспортного коридора № 9 (граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва) включен в состав коридора «Север – Юг».

### **Формирование и развитие международного транспортного коридора «Север – Юг»**

Формирование международного транспортного коридора «Север – Юг» инициировано Минтрансом России в целях реализации стратегического партнерства нашей страны со странами Прикаспийского региона.

Одновременно этот коридор должен улучшить связи России со странами Персидского залива и Южной Азии, а также обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям.

Международное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией.

В настоящее время к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия.

Имеется три варианта маршрута МТК «Север – Юг»:

– перевалка грузов железной дорогой по МТК «Север – Юг» (существуют ограничения по грузоперевозкам);

– западная ветвь (отсутствует прямое железнодорожное сообщение и не предполагается в ближайшее время);

– восточная ветвь (работает на центральную Азию, не предполагает транзит грузов через территорию РФ).

МТК «Север – Юг» в своей южной части предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

– транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад;

– западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран);

– восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через погранич-

ные переходы Серахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран).

В настоящее время указанными маршрутами следуют главным образом экспортные грузы России назначением в Азербайджан и Иран.

Существуют разные варианты доставки грузов по МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток» с включением российской транспортной инфраструктуры Каспийского бассейна. Пересечения коридоров бывают следующими:

– МТК «Север – Юг»;

– МТМ «Европа – Западный Китай»;

– проект маршрута в Южную Европу «Железная дорога»;

– ключевые порты.

МТК «Север – Юг» является основным маршрутом для перевозки грузов из Индии, Юго-Восточной Азии, Африки и стран Ближнего Востока в Европу и обратно, минуя Суэцкий канал. МТК «Север – Юг» – один из основных транспортных транзитных проектов России наряду с «Северным морским путем» и «Транссибом».

В настоящее время по территории России проходит 2 евроазиатских транспортных коридора («Транссиб» и «Север – Юг»), «Северный морской путь», «Приморье-1», «Приморье-2», а также панъевропейские транспортные коридоры № 1, № 2 и № 9 (см. рисунок).

Транскаспийский – маршрут с использованием российских морских портов Каспийского бассейна и портов Ирана (минимум 80 % грузов по Ирану перевозится автотранспортом, для него характерна невысокая развитость железных дорог в Иране).

### **Статистическая оценка по грузообороту внешней торговли**

Рассмотрим три альтернативных коридора, не затрагивающие территорию РФ:

– «Южный морской путь»;

– коридор «Европа – Кавказ – Азия» (ТРАСЕКА);

– китайский проект «Один пояс, один путь».

«Южный морской путь». Традиционно суда совершают плавание из Азии в Европу и, наоборот, через южные проливы и Суэцкий канал. Путь составляет 11 тыс. морских миль

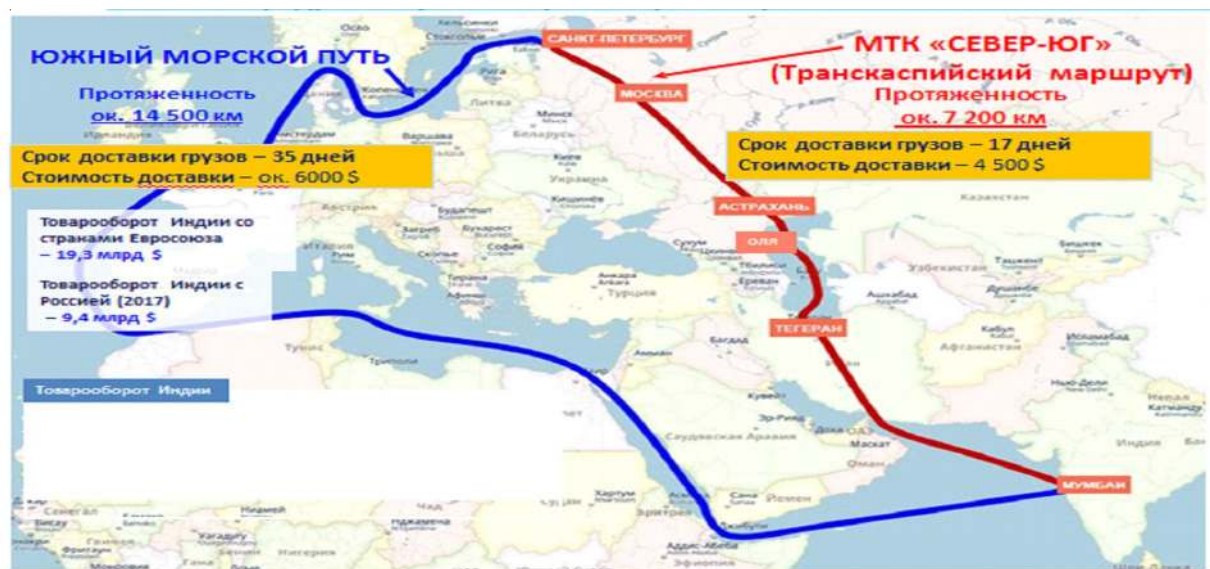


Рисунок. Схема международных транспортных коридоров на территории России

Примечание. Составлено авторами по: [Торговая логистика ... , 2018].

(20 тыс. км). Общий объем грузооборота по «Южному морскому пути» – более 1 млрд тонн. Например, Иран планирует перенаправить до 5 % грузов (50 млн тонн) по МТК «Север – Юг». Преимуществами «Южного морского пути» являются: наличие устойчивых торговых связей, крупных портов на пути маршрута, развитая инфраструктура. Вместе с тем серьезными недостатками данного коридора выступают: систематическое увеличение платы за проход через Суэцкий канал, дополнительные затраты из-за пиратства (100–120 тыс. долл. без учета страховых выплат и 220–250 тыс. долл. вместе с ней).

Китайская модель развития традиционных торговых путей с Востока на Запад («Один пояс, один путь»). Цель – единый широкий охват сухопутных путей доставки товаров из Китая в Европу и единый охват морских путей доставки товаров из Китая в Европу.

Предполагается:

- использование и развитие традиционных морских путей (сроки доставки 24–35 дней);
- развитие дорожной и железнодорожной инфраструктуры (сокращение сроков доставки до 12–15 дней).

ТРАСЕКА («Европа – Кавказ – Азия»). Продвигаемый ЕС и поддерживаемый США коридор ТРАСЕКА рассматривается как важная часть геополитического проекта, направленного на «разворот» стран Центральной

Азии и Кавказа в сторону Европы и изоляцию России.

Международный коридор «Север – Юг» является основным маршрутом для перевозки грузов из Индии, Юго-Восточной Азии, Африки и стран Ближнего Востока в Европу и обратно, минуя Суэцкий канал.

Международный коридор «Север – Юг» предполагает включение российской транспортной инфраструктуры Каспийского бассейна. Его функционирование обеспечивает ускорение доставки грузов в 2,5 раза (ежегодно это до 25 миллионов тонн) из европейских стран через Иран на Ближний Восток и Средний Восток, а также в Южную Азию [Trends and Strategies ... , 2013].

Если провести сравнение «Южного морского пути» и Транскаспийского маршрута МТК «Север-Юг», то можно увидеть явное преимущество последнего. Так, срок доставки грузов по «Южному морского пути» составляет 35 дней, при стоимости доставки – около 6 000 долл., а по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг»: срок доставки грузов – 17 дней, стоимость доставки – около 4 500 долл.; при этом протяженность первого – около 14 500 км, второго – около 7 200 км [Торговая логистика ... , 2018].

Рассмотрим сроки и стоимость перевозки грузов по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг», представленные в таблице 1.

Таблица 1

**Сроки и стоимость перевозки грузов по Транскаспийскому маршруту  
МТК «Север – Юг»**

| Участок  | Вид        | Срок (дни) | Стоимость за 40 фут. контейнер |
|--|------------|------------|--------------------------------|
| Мумбаи (Индия) – Бендер-Аббас (Иран)                       | Море       | 5–6        | 750                            |
| Бендер-Аббас – Энзели (Иран)                               | Автодорога | 3          | 600                            |
| Энзели (Иран) – Астрахань (Оля)                            | Море       | 3          | 500                            |
| Астрахань – Усть-Луга                                      | Автодорога | 3          | 1 100–1 200                    |
| Усть-Луга – Хельсинки                                      | Море       | 1–2        | 200                            |
| <i>Всего</i>   | –          | 15–17      | от 3 250 до 4 500              |
| <i>Доставка аналогичного груза по Южному морскому пути</i> |            |            |                                |
| Мумбаи (Индия) – Хельсинки                                 |            |            | 4 500                          |
| Перегрузка грузов в порту Хельсинки на автотранспорт       |            |            | 1 500                          |
| <i>Итого</i>   |            |            | 6 000                          |
| Срок доставки (дни)  |            |            | 30–35                          |

*Примечание.* Составлено автором.

В настоящее время ведется активная работа по формированию грузовой базы МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток». Так, подписан меморандум о сотрудничестве: ПАО «ОЭЗ “Лотос”» (г. Астрахань, РФ), АО «УК СЭЗ “Хоргос-Восточные ворота”» (Казахстан), ООО «ПЛК “Каспий”» (г. Астрахань, РФ), Murphy Group (международная логистическая компания), BVL Russia (Ассоциация немецких перевозчиков), All Seas Global (британская логистическая компания). В меморандуме обозначена заинтересованность немецких перевозчиков в организации контейнерных линий и развитии МТК «Север – Юг», а также намерение всех сторон обеспечить стабильный грузопоток до 1 млн TEU (двадцатифутовый контейнер) через территорию Российской Федерации по МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток» (до 500 тыс. TEU на каждое направление).

**Перспективы грузопотоков  
при эффективном функционировании  
портовой особой зоны  
в Астраханской области**

Астраханская область является ключевым звеном международного транспортного коридора «Север – Юг». Наличие качественной и эффективной портовой инфраструктуры, соответствующей международным стандартам, является одним из факторов для привлечения грузоперевозчиков [Farole & Akinci, 2011]. Опыт работы позволит проанализиро-

вать перспективы грузопотоков и возможность включить портовую особую зону в коридор «Север – Юг» для ее максимального задействования.

Привлечение новых потенциальных резидентов – это важная часть работы по реализации поручений президента России Владимира Путина о создании в Астраханской области портовой ОЭЗ в рамках развития международного транспортного коридора «Север – Юг».

Компании, с которыми подписаны соглашения, намерены вкладывать крупные инвестиции в создание астраханской портовой ОЭЗ. Ключевым элементом развития международной транспортной системы «Север – Юг» станет строительство порта для обработки контейнерных грузов с объемом инвестиций, превышающим 15 млрд рублей.

Проект будут осуществлять астраханские компании ПАО «Особая экономическая зона «Лотос» («ОЭЗ “Лотос”») и ООО «Портово-логистическая компания “Каспий”» («ПЛК “Каспий”») совместно с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК).

Компания «Сарма», один из потенциальных резидентов портовой ОЭЗ, планирует реализовать инвестиционные проекты по строительству и эксплуатации железнодорожных путей протяженностью 14 км, а также созданию логистического центра, который будет оказывать услуги по перевалке и транспортировке контейнеров и иных грузов, проходящих

через создаваемую портовую ОЭЗ. Объем инвестиций по двум проектам составит более 2 млрд рублей.

Кроме того, в Астраханской портовой ОЭЗ намерены реализовать свои проекты компании «Теклеор» – по созданию центра антимикробной обработки растительного и животного сырья с вложениями 450 млн руб. и компания Murphy Group Holdings UK Ltd – по строительству таможенно-логистического комплекса с инвестициями 170 млн рублей.

Планируемый рост грузооборота по МТК «Север – Юг» через портовую ОЭЗ на территории в районе морского порта Оля (контейнерная линия Энзели-Оля) представлены в таблице 2.

Немецкая компания НРС проведет исследование экономической целесообразности планируемого к созданию порта в Астраханской области (ОЭЗ на базе порта Оля в Лиманском районе) [Bost, 2019].

Соответствующий договор был заключен в Гамбурге в январе текущего года. При проведении исследования особое внимание уделяют перспективам развития грузоперевозок по МТК «Север – Юг» через территорию планируемого к созданию порта в портовой ОЭЗ, конкурентным преимуществам его территориального расположения.

### Заключение

Таким образом, при развитии и эффективном функционировании портовой ОЭЗ в регионе Астраханской области может быть создано не менее 2 тыс. рабочих мест. Кроме того, функционирование портовой свободной зоны позволит привлечь инвесторов для строительства современной портовой инфраструктуры и развивать сопутствующие перерабатывающие производства, что будет способствовать созданию новых рабочих мест и повысит поступления в бюджеты всех уров-

ней. По предварительным подсчетам, грузооборот через портовую ОЭЗ может достичь 8 млн тонн к 2029 году.

Необходимо использовать системный подход при формировании региональной экономической, социальной, инвестиционной и структурной политики региона. Создание, развитие и функционирование свободной экономической зоны портового типа даст импульс для качественной и эффективной портовой инфраструктуры, которая будет соответствовать международным стандартам и являться одним из факторов для привлечения грузоперевозчиков.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Кузнецов, А. Успехи и неудачи российских ОЭЗ: уроки политики, транснациональные корпорации / А. Кузнецов, О. Кузнецова. – М. : Изд-во ИМЭМО РАН, 2016. – 120 с.
- Сергеев, В. И. Логистика и управление цепями поставок – специальность 21 века / В. И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. – 2018. – № 6 (89). – С. 3–30.
- Торговая логистика в мировой экономике: индекс эффективности логистики и его показатели (2018) // Сайт Всемирного банка. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2007-2018> (дата обращения: 10.03.2020). – Загл. с экрана.
- Aggarwal, A. SEZs and Economic Transformation: Towards a Development Approach to SEZs and Global Experience / A. Aggarwal // Transnational Corporations. – 2019. – Vol. 26, No. 2. – P. 27–47.
- Bost, F. Special Economic Zones: Methodological and Definition Issues / F. Bost // Transnational Corporations. – 2019. – Vol. 26, No. 2. – P. 141–153.
- Ellinger, A. Leveraging Human Resource Development Expertise to Improve Supply Chain Managers' Skills and Competencies / A. Ellinger, A.D. Ellinger // European Journal of Training and Development. United States. – 2014. – Vol. 38, no. 1/2. – P. 118–135.

Таблица 2

### Планируемый рост грузооборота по МТК «Север – Юг» через портовую ОЭЗ «Морской порт Оля»

| Показатели             | 2021   | 2022    | 2023    | 2025    | 2027    | 2029    |
|------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Количество контейнеров | 66 000 | 159 280 | 265 760 | 332 640 | 466 400 | 533 280 |
| Грузооборот, млн тонн  | 0,99   | 2,39    | 3,99    | 4,99    | 7,00    | 8,00    |

Примечание. Составлено автором.

Farole, T. *Special Economic Zones. Progress, Emerging Challenges and Future Directions* / T. Farole, G. Akinci ; ed. by T. Farole, G. Akinci. – Washington : The World Bank, 2011. – 346 p.

*Trends and Strategies in Logistics and Supply Chain Management: Embracing Global Logistics Complexity to drive Market Advantage* / R. Handfield [et al.]. – Bremen : DVV Media Group GmbH, 2013. – 84 p.

#### REFERENCES

Kuznetsov A. *Uspekhi i neudachi rossiyskikh O EZ: uroki politiki, transnatsionalnye korporatsii* [The Success and Failure of Russian SEZs: Some Policy Lessons, Transnational Corporations], Moscow, IMEMORAN, 2016. 120 p.

Sergeev V.I. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok – spetsialnost 21 veka* [Logistics and Supply Chain Management – A Specialty of the 21<sup>st</sup> Century]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and Supply Chain Management], 2018, no. 6 (89), pp. 3-30.

Torgovaya logistika v mirovoy ekonomike: indeks effektivnosti logistiki i ego pokazateli (2018)

[Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators (2018)]. *Sayt Vsemirnogo banka* [Website of the World Bank]. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2007-2018> (accessed 10 March 2020).

Aggarwal A. SEZs and Economic Transformation: Towards a Development Approach to SEZs and Global Experience. *Transnational Corporations*, 2019, vol. 26, no. 2, pp. 27-47.

Bost F. Special Economic Zones: Methodological and Definition Issues. *Transnational Corporations*, 2019, vol. 26, no. 2, pp. 141-153.

Ellinger A, Ellinger A.D. Leveraging Human Resource Development Expertise to Improve Supply Chain Managers Skills and Competencies. *European Journal of Training and Development. United States*, 2014, vol. 38, no. 1/2, pp. 118-135.

Farole T., Akinci G. *Special Economic Zones. Progress, Emerging Challenges and Future Directions*. Washington, The World Bank, 2011. 346 p.

Handfield R., Straube F., Pfohl H.-C., Wieland A. *Trends and Strategies in Logistics and Supply Chain Management: Embracing Global Logistics Complexity to Drive Market Advantage*. Bremen, DVV Media Group GmbH, 2013. 84 p.

#### Information About the Author

**Ekaterina V. Kryukova**, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management, Astrakhan State University, Tatishcheva St., 20a, 414056 Astrakhan, Russian Federation, [krukova@mail.ru](mailto:krukova@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>

#### Информация об авторе

**Екатерина Викторовна Крюкова**, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Астраханский государственный университет, ул. Татищева, 20а, 414056 г. Астрахань, Российская Федерация, [krukova@mail.ru](mailto:krukova@mail.ru), <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>