



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

73/2022

### Транспортным коридорам, связывающим Россию с дружественными странами необходимо срочное развитие

Санкции западных государств резко изменили направления и объемы грузоперевозок по России. По данным Фонда «Центр стратегических разработок», в 2021 году объем российского экспорта превысил один миллиард тонн, и в его структуре 55 % приходилось на поставки в государства, объявивших санкции.

К настоящему времени экспорт из этих стран заметно сократился, зато растет доля Китая, Индии, стран Южной Америки и Северной Африки. А это означает рост нагрузки на транспортную инфраструктуру восточной части России. Закрывание «окна в Европу» осложнило экспорт сибирских товаров через Дальний Восток из-за роста конкуренции со стороны российских производителей из других регионов.

-Сегодня получилось так, что и северо-запад, и юг страны едут на восток. Как мы видим, формируется новая конструкция: это когда Сибирский федеральный округ, с одной стороны, зажат Восточным полигоном который не справляется с объемом перевозок а с другой стороны, югом и северо-западом страны. То есть нужны новые выходы, - обрисовал ситуацию помощник главы государства Игорь Левитин в рамках Сибирского транспортного форума.

По его словам, пробка из грузовых составов по железной дороге растет от приморских портов в сторону Сибири, аналогичная проблема сдерживает и международную торговлю России через сухопутные пограничные переходы в восточной части страны - Забайкальск в Забайкальском крае, Наушки в Республике Бурятия и другие. Заявленные, российскими экспортерами, объемы грузов на перемещение через сухопутные погранпереходы, в настоящее время уже в десять-двенадцать раз превышают их пропускную способность.

Но можно ли решить все проблемы, связанные с экспортом и импортом, только расширением инфраструктуры Восточного полигона? По мнению Игоря Левитина, в ближайшее время на это рассчитывать не стоит, и в первую очередь из-за огромного объема работ, потому что ремонт и развитие идут «под колесами», как говорят железнодорожники. Третий путь на БАМе? Мы еще второй не положили. Я бы осторожно относился к предположениям, что Восточный полигон завтра «поедет», - заметил помощник президента.

Ряд экспертов считает, что в этих условиях необходимо вернуться к некоторым инфраструктурным проектам, которые уже обсуждались ранее, но были отложены по разным причинам. Например, к строительству железнодорожной ветки из Курагино (Красноярский край) в Кызыл с дальнейшим выходом к железнодорожной сети Монголии и Китая.

- Этому значимому проекту надо уделить самое пристальное внимание. Если мы с нашими китайскими и монгольскими коллегами договоримся, то значительную часть того потока, который не может выйти из Сибирского федерального округа, удастся провезти через Монголию в Китай, - уверен Игорь Левитин

Эксперты так же считают, что в сложившихся условиях необходимо вновь обсудить целесообразность строительства дороги в Китай через Республику Алтай. (Ранее этот проект руководство региона отвергло по экологическим причинам).

Но есть и ещё одно важное направление – на юг, в Индию через Каспийское море и Иран (МТК Север – Юг) (Рис 1). Причём этот проект уже прорабатывается и имеет хорошие перспективы, так как расстояние вполне сопоставимо с европейскими масштабами. Для сравнения: от Астрахани до порта Мумбаи примерно 4200 км, что сравнимо с расстоянием от Москвы до Лиссабона.



Рис.1 МТК Север – Юг

Как отмечают эксперты эти перевозки сегодня востребованы. Например, товарооборот с Индией в 2022 году увеличился на 46%, что свидетельствует о взаимной заинтересованности стран в укреплении сотрудничества. Уже отправляются грузы по маршруту Россия – Иран – Индия, используя международный транспортный коридор Север – Юг. Ранее компания АО «РЖД Логистика» организовала отправку грузов по его западной ветке.

Маршрут включает в себя перевозку контейнеров морем из индийских портов до порта Бендер-Аббас в Иране, откуда груз отправляется по железной дороге до станции Решт (Иран). Далее контейнеры доставляются автотранспортом до станции Астара в Азербайджане и оттуда транзитом следуют до пограничного перехода Ялама (Азербайджан) – Самур (РФ) железной дорогой, откуда груз выходит на территорию России. Маршрут работает также в обратном направлении.

Сейчас реализуется новый проект по открытию восточной ветки МТК Север – Юг, который позволит разгрузить железнодорожный погранпереход Ялама – Самур и тем самым обеспечить более высокую пропускную способность транспортного коридора.

На новом маршруте груз из Индии также следует морем до порта Бендер-Аббас, далее железной дорогой по территории Ирана до пограничного перехода Инче-Бурун (Иран) – Сарахс (Туркмения), затем транзитом по территориям Туркменистана, Казахстана и России до станции Озинки. Оттуда груз отправляется железной дорогой до станции назначения в России или Белоруссии.

Важно отметить, что из страны отправления контейнер следует без перетарок. Это обеспечивает сохранность груза на всём пути следования, а также существенно сокращает транспортные расходы грузоотправителя. К перевозке принимаются все виды грузов.

Отмечается, что развитию МТК Север – Юг уделялось меньше внимания, чем восточному направлению на Китай (коридор Восток – Запад). По этой причине существует ряд барьеров, которые необходимо преодолеть во взаимодействии с другими странами – участницами транспортного коридора. Коридор должен включать в себя соответствующую транспортную инфраструктуру в виде работающих пограничных переходов и терминалов. Необходимо активизировать взаимодействие по линии надзорных служб, таких как таможенные органы, ветеринарные и фитосанитарные службы. Их скоординированная работа создаст условия для беспрепятственного движения грузов по данному направлению.

*Источники: government.ru, 24.06.2022,  
rg.ru, 30.06.2022,  
argumenti.ru, 28.06.2022*