



Евразийский Банк Развития

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

Доклады и рабочие документы 22/2



Алматы, Москва — 2022

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

«НОВАЯ ЛОГИСТИКА»

МТК «Север — Юг» — ключевой элемент транспортного каркаса Евразии:

▶ стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров

▶ кратчайшие расстояния наземных и/или мультимодальных перевозок грузов между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком, в том числе на таких направлениях, как Россия — Турция и Китай — Иран

▶ логистический выбор одного из трех маршрутов: Западный, Транскаспийский, Восточный

ФИЗИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Инициация «банкуемых» проектов позволит привлечь средства частных инвесторов и МБР для развития МТК «Север — Юг»

102 проекта развития инфраструктуры коридора уже реализуются или запланированы к реализации на общую сумму 38,2 млрд долл.

69% всех средств предусмотрено на развитие Западного маршрута коридора, Восточного маршрута — 11,1%, Транскаспийского — 19,2%.

\$13,2 млрд портфель реализуемых и запланированных проектов развития инфраструктуры в России, в Иране — 12,87 млрд долл., Казахстане — 6,32 млрд долл., остальных странах — 6,7 млрд долл.

57% общего объема инвестиций требуется на развитие автомобильных дорог вдоль коридора (59 проектов из 102).

Ключевые меры в области мягкой инфраструктуры по обеспечению эффективного функционирования МТК «Север — Юг»

МЯГКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

▶ Более 40 барьеров сдерживают развитие коридора. Наибольшее влияние оказывают административные барьеры, связанные с процедурами перевозок и пересечения границ.

1 Гармонизация процедур пересечения границ, в том числе таможенных

2 Сквозные тарифы и координация тарифной политики

3 Совершенствование механизмов платежей, взаиморасчетов и страхования

4 Цифровизация транспортных документов и процедур

5 Координационный механизм управления коридором

6 Маркетинговая политика по привлечению новых грузопотоков



Винокуров, Е. (руководитель авторского коллектива), Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития.

Авторы

Евгений Винокуров, Главный экономист ЕАБР, vinokurov_ey@eabr.org

Арман Ахунбаев, руководитель Центра отраслевого анализа

Дирекции по аналитической работе, ahunbaev_am@eabr.org

Александр Забоев, руководитель Центра интеграционных исследований

Дирекции по аналитической работе, zaboev_ai@eabr.org

Нурсултан Усманов, аналитик Центра отраслевого анализа

Дирекции по аналитической работе, usmanov_nb@eabr.org

Международный транспортный коридор «Север — Юг» является ключевым элементом транспортного каркаса Евразии. Он стыкуется с большинством широтных евразийских транспортных коридоров. Роль МТК «Север — Юг» существенно возрастает в условиях формирования «новой логистики». Развитию МТК «Север — Юг» препятствуют различные инфраструктурные и нефизические (тарифные и нетарифные) барьеры. Отдельные маршруты коридора требуют привлечения инвестиций для устранения недостающих звеньев (недостроенный участок Решт — Астара) и узких мест инфраструктуры. Доклад содержит базу данных инвестиционных проектов развития инфраструктуры трех маршрутов МТК «Север — Юг», которые осуществляются или запланированы в семи государствах региона. Анализ административных и иных нефизических барьеров дополнен рекомендациями по их устранению, включая координацию тарифной политики, гармонизацию процедур пересечения границ, переход к использованию цифровых процедур и транспортно-сопроводительных документов, созданию механизма управления коридором.

Ключевые слова: МТК «Север — Юг», международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, Евразийский транспортный каркас, международная торговля, ЕАЭС, Каспийский регион, Центральная Азия.

JEL: F15, F17, L92, O19, R11, R41.

Перепечатка и другие формы копирования текста целиком или по частям, включая крупные фрагменты, а также размещение его на внешних электронных ресурсах разрешены при обязательной ссылке на оригинальный текст.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>

© Евразийский банк развития, 2022

Содержание

Резюме.....	4
Введение	8
1. Возможности и риски МТК «Север — Юг» в условиях «новой логистики»	10
2. Барьеры, препятствующие развитию МТК «Север — Юг»	17
3. Инвестиционные проекты по развитию МТК «Север — Юг»	33
4. Предложения по совершенствованию мягкой инфраструктуры	45
Приложение.	
Перечень инвестиционных проектов по развитию МТК «Север — Юг»	53
Список источников	80
Список аббревиатур	82

Резюме

Международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг» является ключевым элементом транспортного каркаса Евразии. Он стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров, используемых для международных перевозок грузов в евроазиатском сообщении. Роль МТК «Север — Юг» существенно возрастает в условиях формирования «новой логистики» и восстановления международных транспортно-логистических цепочек после шоков, связанных с пандемией COVID-19. Обеспечивая кратчайшие расстояния перевозок грузов между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком, МТК «Север — Юг» дает возможность логистического выбора одного из трех маршрутов доставки, каждый из которых имеет резервы пропускной способности.

Интерес к развитию МТК «Север — Юг» как элементу «новой логистики» продолжает расти. Об этом, в частности, свидетельствует заявление министра иностранных дел Туркменистана Р. Мередова о стремлении присоединиться к Соглашению о коридоре «Север — Юг», сделанное на Министерской транспортной конференции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (15–16 августа 2022 г., Туркменбаши, Туркменистан) ([Business Turkmenistan, 2022](#)). Руководители таможенных органов Азербайджана, Ирана и России 22 августа 2022 г. подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок ([ФТС, 2022](#)). Российская Федерация рассматривает возможность финансирования проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» на территории Ирана ([Потаева, Ильющенков, 2022](#)). В июле 2022 г. успешно запущен новый контейнерный сервис из России в Индию через Казахстан, Туркменистан и Иран по Восточному маршруту коридора ([PortNews, 2022a](#)). Иран выделил парк крупнотоннажных контейнеров для развития перевозок грузов по МТК «Север — Юг» ([PortNews, 2022b](#)).

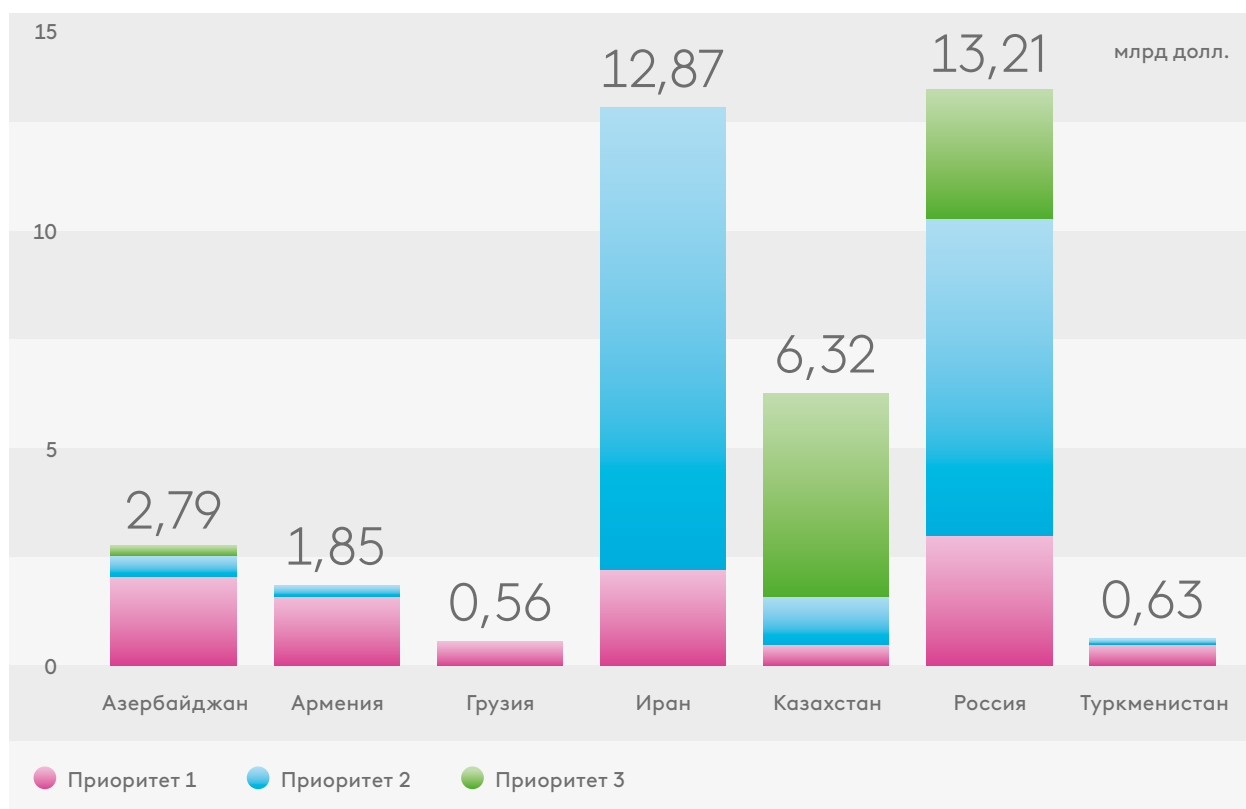
Вместе с тем, успешному развитию МТК «Север — Юг» **препятствуют различные барьеры в области как физической, так и мягкой инфраструктуры.** Всего идентифицировано более 40 различных барьеров, объединенных в группы инфраструктурных, тарифных, административных и финансовых. Однако наибольшее влияние на развитие коридора оказывают недостающие звенья и узкие места транспортной и логистической инфраструктуры, отсутствие скоординированного сквозного тарифа, бумажные процедуры пересечения границ, а также отсутствие эффективного координационного механизма по управлению коридором.

↓ Рисунок А. Классификация инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг» по степени их приоритетности



Источник: ЕАБР.

↓ Рисунок Б. Географическая структура инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» с распределением проектов по приоритетности их реализации



Источник: ЕАБР.

В целях ликвидации инфраструктурных барьеров на всех трех маршрутах коридора реализуются или запланированы к реализации проекты строительства, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры международного значения. В рамках исследования была создана **база данных из более чем 100 инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг»**. Проекты разделены на три группы по степени их приоритетности (см. рисунок А).

Общий объем инвестиций на реализацию всех осуществляемых или запланированных инфраструктурных проектов составляет 38,2 млрд долл., из которых четверть (10,7 млрд долл.) приходится на проекты, отнесенные к первой группе.

Наибольший объем инвестиций (35 и 34% соответственно) необходим для развития транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» **в России и Иране**. На **Казахстан** приходится 16,5% от общей стоимости проектов по развитию МТК «Север — Юг» (см. рисунок Б).

Секторальная структура инвестиционных проектов выглядит следующим образом: база данных включает 59 проектов развития автодорог, 20 — железнодорожного транспорта, 8 — морских портов, 4 — внутренних водных путей, 7 — пунктов пересечения границ и соответствующей инфраструктуры, 4 — в области судостроения. Инвестиции должны прийти также в проекты по обновлению подвижного состава, перегрузочного и иного оборудования с целью повышения эффективности перевозок и качества транспортных и логистических услуг, сокращения негативного влияния на экологию и климат.

Большая часть инвестиций (69%) должна быть направлена на развитие **Западного маршрута МТК «Север — Юг»**, в то время как Восточному маршруту достанется 12%, а Транскаспийскому — 19%. Таким образом, полная реализация потенциала Восточного и Транскаспийского маршрутов в сумме потребует меньше капитальных затрат по сравнению с Западным маршрутом.

Реализация проектов первой группы имеет определяющее значение для развития Западного маршрута, где главным инфраструктурным барьером является недостроенный железнодорожный участок **Решт — Астара в Иране**. Двойная перегрузка с железной дороги на автомобиль на этом участке увеличивает стоимость и время доставки грузов до уровня потери экономической целесообразности. К числу приоритетных отнесены также проекты, направленные на устранение критических узких мест, в том числе строительство обходов городов Владикавказ, Астрахань, Махачкала, Дербент, Хасавюрт на автомагистралях Р-217 «Кавказ» и Р-215 Астрахань — Махачкала, модернизация железнодорожных линий Алят — Астара и Сумгаит — Ялама, а также строительство участка скоростной автомагистрали Баку — граница с Россией в Азербайджане, участков автодорожного коридора «Север — Юг» в Армении, участка Серджан — Бендер-Аббас скоростной автомагистрали Нетенз — Серджан — Бендер-Аббас в Иране, реконструкция железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска, таких как Яраг-Казмаляр, Дербент, Верхний Ларс.

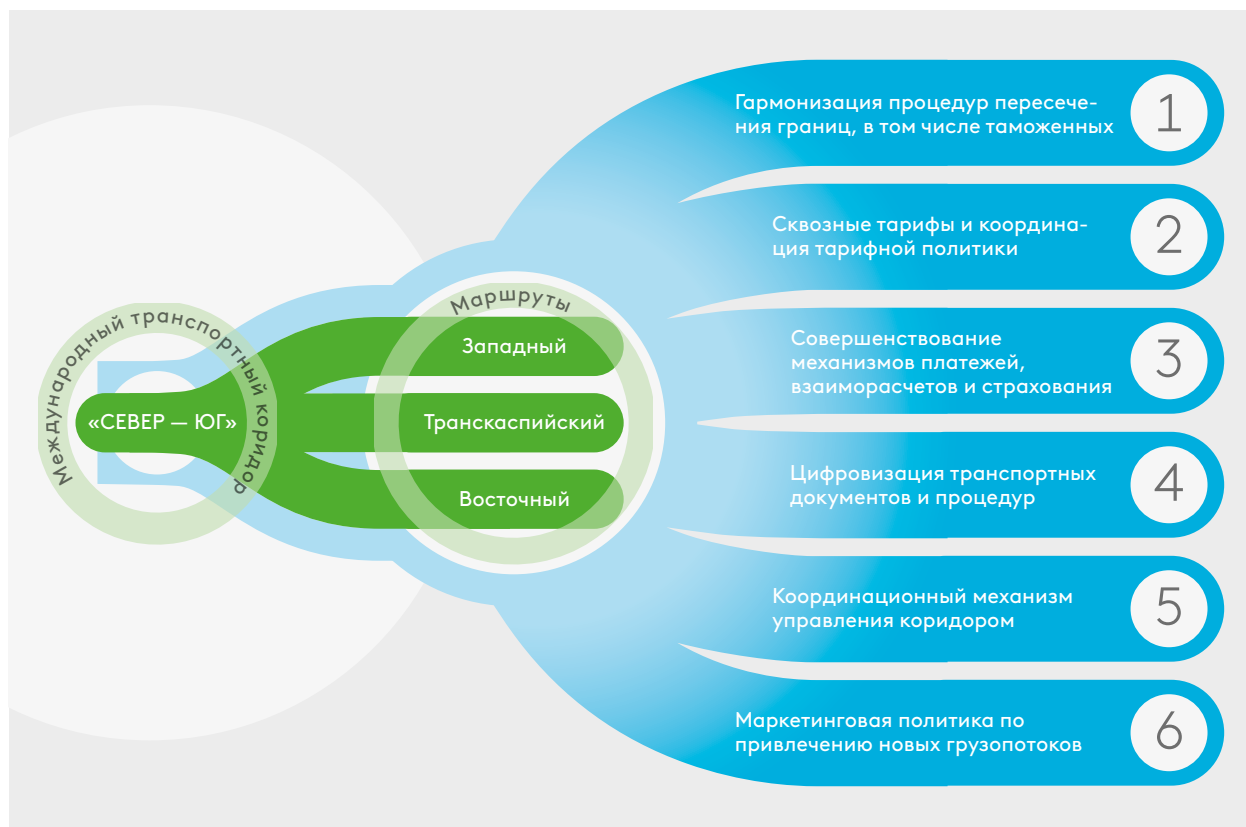
Первоочередными проектами развития **Восточного маршрута** МТК «Север — Юг» являются реконструкция автодорог граница России — Актобе — Атырау и Актау — Бейнеу в Казахстане, реконструкция МАПП Караозек на границе **России и Казахстана**, реконструкция железнодорожного участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская и железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская — Астрахань, строительство автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Казахстаном и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол в Туркменистане, модернизация и развитие железнодорожного пункта пропуска Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана, модернизация железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун в Иране.

В число первоочередных проектов по развитию Транскаспийского маршрута МТК «Север — Юг» входят приведение участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы России, а также Волго-Каспийского канала в нормативное состояние, развитие и модернизация железнодорожных подходов к портам Астрахань и Оля на участке Аксарайская — Саратов, строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области (порт Оля), строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс».

Важным направлением усилий по привлечению инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» является увеличение числа проектов, привлекательных для международных банков развития и частных инвесторов ([World Bank, Sum4All, 2019](#)), в том числе осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Две трети проектов, включенных в базу данных, финансируются исключительно за счет средств государственных бюджетов. Очень малое количество проектов предусматривает генерацию денежного потока от эксплуатации объектов — платных дорог, мостов и т.д. Лишь три из 59 включенных в базу данных автодорожных проектов предусматривают платность последующей эксплуатации: участок 149–208 км скоростной автодороги М-11 «Нева» Москва — Санкт-Петербург (обход Твери), КАД-2 в Санкт-Петербурге и транспортная развязка к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11. В то же время к числу **«банкуемых»** могут быть отнесены проекты по развитию различного рода вспомогательной инфраструктуры — транспортно-логистических центров, «сухих портов», контейнерных терминалов и др. Рост грузопотоков по маршрутам коридора потребует увеличения числа и мощности объектов вспомогательной транспортной инфраструктуры, размещаемых традиционно вблизи портов и пунктов пересечения границ.

Под влиянием барьеров перевозки грузов по коридору осуществляются **с большими задержками, особенно в наземных пограничных пунктах и в морских портах**. По данным ЭСКАТО ООН, 50% транзитного времени тратится на пересечение границ. В результате длительность перевозки между Москвой и портом Бендер-Аббас, которая по Западному маршруту должна составлять 6 дней, из-за задержек на погранпереходах удваивается

↓ Рисунок В. Ключевые меры в области мягкой инфраструктуры по обеспечению эффективного функционирования МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

и достигает 10–13 суток. Еще более существенно растет время на осуществление автомобильной перевозки по Восточному маршруту. Например, дорога от Челябинска до Тегерана вместо четырех суток занимает 10–12 дней и даже существенно больше в случае отсутствия у водителей виз и необходимых разрешений.

Эффекты от совершенствования мягкой инфраструктуры могут быть сопоставимы с отдачей от развития физической инфраструктуры. В частности, цифровизация процессов контроля транспортных средств и грузов на границах по эффекту сопоставима со строительством дополнительных контрольных полос и досмотровых площадок. Меры, необходимые для повышения привлекательности МТК «Север — Юг» и развития сквозных железнодорожных, автомобильных и мультимодальных перевозок по его трем маршрутам, в целом схожи с задачами, которые уже были решены при развитии контейнерных сервисов на Северном евразийском коридоре (Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Европа) и Транскаспийском международном транспортном маршруте (ТМТМ) (см. рисунок В).

Ожидаемыми результатами от реализации инвестиционных проектов и развития мягкой инфраструктуры на МТК «Север — Юг» должны стать рост грузопотоков и ускорение сроков доставки грузов, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры, входящей в Евразийский транспортный каркас, рост объемов рынка транспортных и экспедиторских услуг и повышение качества логистических и контейнерных сервисов, повышение безопасности перевозок и транспортной безопасности в Каспийском регионе, развитие конструктивного диалога между странами, участвующими в развитии коридора, по вопросам транспорта и выстраивания «новой логистики».

Введение

Международный транспортный коридор «Север — Юг» является ключевым элементом транспортного каркаса Евразии. Он стыкуется с большинством широтных транспортных коридоров, связывающих Европу, Южный Кавказ, Центральную Азию и Китай и используемых для международных перевозок грузов в евроазиатском сообщении.

Роль МТК «Север — Юг» существенно возрастает в результате торговых и геополитических изменений, произошедших в 2022 г., а также в условиях восстановления международных транспортно-логистических цепочек после шоков, вызванных пандемией COVID-19 в 2020–2021 гг. Коридор обоснованно претендует на роль южного вектора формируемой «новой логистики».

В Резолюции 75/313 «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)», одобренной Генеральной Ассамблеей ООН 29 июля 2021 г. на ее 75-й сессии, указывается на особую роль устойчивой транспортной инфраструктуры, важность финансирования ее развития и цифровизации мультимодальных транспортных коридоров.

В частности, Резолюция 75/313 призывает государства поддерживать непрерывное функционирование и укрепление транспортной системы и транспортной инфраструктуры, создавая благоприятные внутренние условия и адекватное внутреннее финансирование транспортного сектора для обеспечения стабильных и надежных внутренних и международных перевозок (пункт 5). Она призывает прилагать усилия в целях поощрения региональной и межрегиональной экономической интеграции и сотрудничества, в том числе посредством совершенствования планирования транспортной инфраструктуры (пункт 6). Резолюция предлагает рассмотреть возможность использования электронных унифицированных транспортных документов, основанных на цифровой передаче соответствующих данных, поскольку они могут свести к минимуму участие человека в процессах транспортировки и пересечения границ и таким образом повысить отказоустойчивость транспортных и логистических цепочек (пункт 11). Наконец, признается необходимость повышения устойчивости транспортных систем к угрозе бедствий, в том числе посредством мобилизации ресурсов, использования возможностей партнерств и выделения технических ресурсов (ООН, 2021).

В исследовании, проведенном Евразийским банком развития (ЕАБР) в 2021 г., указывается на огромный нереализованный потенциал коридора не только в развитии меридиональных транспортных связей между Северо-Восточной Европой и Южной Азией, но и в создании новых транспортно-логистических цепочек на сопрягающихся евроазиатских МТК, в частности между Россией и Турцией через Азербайджан, а также между Китаем и Ираном через Казахстан и Туркменистан. Исследование показало возможности повышения эффективности транспортно-экономических связей в Евразии путем более широкого вовлечения в систему международных перевозок транспортных коммуникаций стран региона, особенно не имеющих выхода к морю, для которых Евразийский транспортный каркас является ключом, открывающим доступ на международные рынки. Тем самым МТК «Север — Юг» может выступить элементом не только межконтинентальной, но и внутриконтинентальной торговой, экономической и транспортной связанности в Евразии (Винокуров и др., 2021).

Несмотря на то, что МТК «Север — Юг» успешно функционирует на ряде участков, таких как Россия — Азербайджан, Казахстан — Туркменистан — Иран, а также во внутренних сообщениях этих стран, реализации его трансконтинентального потенциала от Балтики до Индийского океана препятствует множество барьеров инфраструктурного, тарифного и нетарифного характера.

На отдельных маршрутах коридора имеются недостроенные участки железных дорог, а также узкие места наземной, портовой и логистической инфраструктуры, препятствующие развитию перевозок грузов и увеличению их объемов.

Административные барьеры снижают эффективность перевозок, приводят к задержкам транспортных средств и грузов в пути следования, финансовым потерям перевозчиков и экспедиторского бизнеса.

Дальнейшее развитие коридора связано как с осуществлением инвестиционных проектов, направленных на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры, так и на реализацию мер в области мягкой инфраструктуры, включающих устранение барьеров, создание благоприятных условий для осуществления международных перевозок и пересечения государственных границ.

Инвестиционным потенциалом в разной степени обладают все три маршрута МТК «Север — Юг» и все виды транспорта как в части магистральной, так и вспомогательной инфраструктуры, флота морских и речных судов, парка автомобилей, железнодорожного подвижного состава и контейнеров.

Настоящий доклад, подготовленный Дирекцией по аналитической работе ЕАБР, ставит целью проанализировать осуществляемые и планируемые инвестиционные проекты развития транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг», провести выбор приоритетных проектов, реализация которых позволит ускорить эффективную операционализацию всех трех маршрутов коридора, а также на основе анализа существующих барьеров выработать предложения по их устранению.

В связи с этим [первая глава](#) доклада посвящена оценке возможностей и рисков МТК «Север — Юг» в геополитических условиях, возникших в 2022 г., а также способности коридора стать новым каналом для развития «новой логистики» в Евразии. Во [второй главе](#) проводится анализ инфраструктурных, административных, тарифных, нетарифных и иных барьеров, оцениваются возможности по их устранению. [Третья глава](#) посвящена анализу инвестиционных проектов развития инфраструктуры трех маршрутов МТК «Север — Юг» в Азербайджане, Армении, Грузии, Иране, Казахстане, России и Туркменистане. Проекты ранжированы по степени приоритетности, а также определены проекты, которые критически важны для операционализации коридора и повышения пропускной способности его отдельных маршрутов. [Четвертая глава](#) посвящена мерам по устранению барьеров, созданию благоприятных условий для развития международных перевозок грузов и упрощению процедур пересечения границ.

1

Возможности и риски МТК «Север — Юг» в условиях «новой логистики»

В 2022 г. традиционные транспортные и логистические цепочки доставки товаров в Республике Беларусь, Российской Федерации и других государствах — членах ЕАЭС оказались перед лицом серьезных вызовов. Использование западного направления перевозок через сухопутные международные автомобильные пункты пропуска со странами Европы, а также через морские порты Балтийского бассейна, которые в совокупности обеспечивали внешнеэкономические связи со странами Европы, Северной, Латинской Америки и Азии, стало в значительной степени затруднено. Грузовладельцы и представители транспортно-логистического бизнеса начали поиск новых маршрутов доставки экспортных и импортных грузов, альтернативных морских портов и пунктов пересечения границ для обеспечения устойчивых торгово-экономических связей (см. [врезку 1](#)).

Тремя очевидными следствиями нарушения логистических цепочек поставок на западном направлении стали:

1. Снижение объемов поставок импортных товаров в Россию из стран Европы и существенный рост транспортно-логистических издержек.
2. Поиск транспортно-логистических возможностей для экспорта широкого спектра российских товаров на новые рынки (в первую очередь в Индию, Китай, страны Южной, Юго-Восточной Азии и Персидского залива).
3. Ограничения торговли государств — членов ЕАЭС, так как товары, произведенные в этих странах или предназначенные для их рынка, доставлялись с использованием инфраструктуры морских портов на Балтике, а также через западные сухопутные пограничные переходы со странами ЕС.

Чтобы обеспечить устойчивую внешнюю торговлю и бесперебойность цепочек доставки экспортных и импортных товаров, государствам — членам ЕАЭС и бизнесу необходимо решить задачу перенастройки транспортно-логистических маршрутов. Грузовладельцы, экспедиторы и транспортные компании в изменившихся условиях будут стремиться переориентировать маршруты перевозок с западных на восточные, с северных на южные, и каждый из этих маршрутов обладает особенностями, преимуществами и ограничениями (см. [таблицу 1](#)).

Врезка 1. Основные причины перестройки транспортных маршрутов в ЕАЭС

- Санкционный запрет на поставку в Россию и Республику Беларусь широкого перечня товаров (в первую очередь различных машин, оборудования и комплектующих), а также на приобретение отдельных видов товаров у российских и белорусских компаний (например, металлов, продукции деревообработки).
- Добровольный отказ компаний из стран ЕС, Великобритании, США, Канады и других стран приобретать белорусскую и российскую продукцию, а также поставлять широкий спектр товаров в Беларусь и Россию, что коренным образом меняет логику доставки этих товаров.
- Запрет автотранспортным операторам из Беларуси и России осуществлять международные автомобильные перевозки грузов в/из стран ЕС и транзитом по их территории.
- Запрет грузовым автотранспортным средствам, зарегистрированным в странах ЕС, перевозить товары в Республику Беларусь и Россию или транзитом в другие страны (то есть под запрет попали перевозки, выполняемые европейскими перевозчиками во все государства — члены ЕАЭС).
- Запрет на заход судов под российским флагом в порты стран ЕС, США, Великобритании и Канады.
- Добровольный отказ контейнерных судоходных линий (Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd и др.), а также фидерных перевозчиков на Балтике (X-Press Feeders, Samskip и др.) работать с российскими грузами и российскими морскими портами.
- Закрытое европейское, канадское и американское небо для самолетов российских и белорусских авиакомпаний.
- Уход международных грузовых экспресс-перевозчиков (DHL, FedEx и др.) с российского рынка, фактическое прекращение международных перевозок грузов и почты российскими грузовыми авиакомпаниями.
- Возросший размер страховых на транспортные средства и грузы, перевозимые в Россию.
- Высокий уровень загрузки Восточного полигона сети Российских железных дорог сырьевыми грузами (в первую очередь углем), направляемыми на азиатские рынки, а также подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна в летний период в условиях возросших пассажиропотоков к местам массового отдыха на Черноморском побережье России.

↓ Таблица 1. Возможности и ограничения альтернативных транспортно-логистических решений по доставке грузов государствами — членами ЕАЭС

Альтернативные направления перевозок	Преимущества и возможности	Ограничения
«Северное» с использованием морского порта Мурманск и участков Северного морского пути (СМП)	• только одна перегрузка (в порту Мурманск) • незамерзающий глубоководный порт, не требующий ледокольной проводки • наличие достаточных пропускных способностей железнодорожных линий и автомагистралей к порту Мурманск • суда под флагами третьих стран и принадлежащие владельцам из третьих стран могут осуществлять перевозки грузов, не попавших под санкции в/из стран Европы и Северной Америки	• недостаточные мощности порта Мурманск по обработке крупнотоннажных контейнеров (контейнерный терминал в новом порту Лавна в районе Мурманска находится в стадии проектирования, ожидаемый срок сдачи в эксплуатацию — 2024 г.) • ограниченный период навигации по СМП на направлении к Беринговому проливу и странам АТР, необходимость ледокольной проводки, недостаточные количество и тоннаж судов ледового класса для перевозок в восточном направлении СМП • ограничения по заходам для бункировки торговых судов под российским флагом в порты европейских стран вдоль маршрута перевозок из Мурманска в направлении Атлантики
«Восточное» а) с сухопутными выходами на Китай через Казахстан	• кратчайший маршрут в Китай • достаточные пропускные способности железнодорожных линий и автомагистралей Европа — Западный Китай (на территории Казахстана и КНР) (Винокуров и др., 2022) • отлаженные логистические сервисы ОТЛК ЕРА • накопленный опыт автоперевозчиков из стран ЕАЭС по осуществлению перевозок грузов в Китай	• значительное дополнительное расстояние для грузов, предназначенных для Южной Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки • жесткие ограничения, введенные КНР в рамках «нулевой терпимости» к COVID-19

Альтернативные направления перевозок	Преимущества и возможности	Ограничения
«Восточное» б) через морские порты Дальневосточного бассейна (Находка, Владивосток, Восточный и др.) и сухопутные погранпереходы на Дальнем Востоке России	• незамерзающие глубоководные порты, доступные для международных перевозчиков • одна перегрузка (с наземного на морской транспорт либо на железнодорожных пунктах пропуска на российско-китайской и монголо-китайской границах)	• ограничения пропускной способности Восточного полигона сети Российских железных дорог из-за загруженности Транссиба и БАМа перевозками угля • значительное увеличение расстояния для грузов, предназначенных для Южной Азии, Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки • невозможность переключения с железной дороги на автомобильный транспорт перевозок угля и нефтеналивных грузов
«Южное» с использованием инфраструктуры коридора «Север — Юг» и выходами к Ирану, странам Южного Кавказа и Турции	• кратчайшее расстояние перевозок грузов, предназначенных для Южной Азии, Восточной Африки, Ближнего Востока • мультимодальный характер коридора — возможность использования автомобильного, железнодорожного, морского видов транспорта, судов «река-море» плавания • имеющиеся резервы пропускной способности • возможность бесперегрузочных автомобильных перевозок в страны Европы через Южный Кавказ и Турцию • успешный опыт осуществления пилотных контейнерных перевозок, в том числе между Турцией и Россией в 2021 г.	• недостроенный железнодорожный участок между Рештом и Астарой в Иране • необходимость развития автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, в том числе на границах с Ираном, внедрения механизма единого окна, уполномоченного экономического оператора и электронных транспортно-сопроводительных документов • отсутствие сквозного железнодорожного тарифа при осуществлении перевозок по маршрутам МТК «Север — Юг» • отсутствие сквозного логистического оператора и системы управления МТК «Север — Юг»

Источник: ЕАБР.

Потенциал МТК «Север — Юг» в формировании «новой логистики»

В условиях перенастройки транспортно-экономических связей на евразийском пространстве развитие МТК «Север — Юг» выступает ключевым «южным» вектором «новой логистики». Потенциал данного направления вплоть до 2022 г. не был раскрыт в полной мере, несмотря на следующие преимущества и возможности:

- МТК «Север — Юг» обеспечивает кратчайшее расстояние для доставки грузов, предназначенных для Южной Азии, Восточной Африки, Ближнего Востока;
- мультимодальный характер коридора — возможность использования автомобильного, железнодорожного, морского видов транспорта, судов смешанного плавания «река-море»;
- имеющиеся резервы пропускной способности;
- возможность бесперегрузочных автомобильных перевозок в страны Европы через Южный Кавказ и Турцию;
- успешный опыт осуществления пилотных контейнерных перевозок, в том числе между Турцией и Россией в 2021 г., между Россией и Ираном, а также Китаем, Казахстаном и Ираном по Восточному маршруту коридора — в 2022 г.

В предшествующей парадигме внешнеторговой логистики грузовладельцы и экспедиторы стремились использовать маршруты, проходящие через порты Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов, поскольку это позволяло сократить время и стоимость доставки товаров и обеспечить предсказуемость всех этапов транспортно-логистической цепочки.

В новой реальности использование инфраструктуры коридора «Север — Юг» позволит расширить географию перевозок, в том числе на следующих направлениях:

- в страны, традиционно тяготеющие к коридору (Индия, Пакистан, государства Персидского залива, Южной Азии), поскольку именно на них переориентируется внешняя торговля России и Беларуси в изменившихся геополитических условиях;
- из стран Европы через Турцию и Азербайджан в Россию в рамках сопряжения МТК «Север — Юг» с МТК ТРАСЕКА — несмотря на увеличение расстояний и стоимости перевозок, этот маршрут (как автомобильный, так и железнодорожный) полностью функционален и сможет обеспечить бесперебойность и ритмичность поставок экспортных и импортных грузов;
- в/из стран Африки и Латинской Америки — через турецкие порты (замещение морских линий на порты Балтики);
- в/из стран АТР через иранские порты Персидского залива (замещение морских линий на порты Балтики).

В докладе, подготовленном ЕАБР в 2021 г., подчеркивается, что совокупный потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север — Юг», включающий в себя потенциал всех трех основных маршрутов и все виды транспорта, может составить от 325 до 662 тыс. ДФЭ (от 5,9 до 11,9 млн тонн) к 2030 г. в зависимости от сценария. При этом эффект сопряжения МТК «Север — Юг» с евразийскими широтными транспортными коридорами, связывающими восток и запад, обеспечивает от 127 до 246 тыс. ДФЭ (от 2,3 до 4,4 млн тонн),

↓ Рисунок 1. Роль МТК «Север — Юг» в Евразийском транспортном каркасе



Источник: ЕАБР.

или порядка 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок. В соответствии со сложившейся географией и товарной структурой потоков внешней торговли между странами, тяготеющими к коридору, увеличение грузопотоков произойдет в большей степени в направлении с севера на юг. Совокупный прогнозный грузопоток контейнерных поездов может составить от 9 до 18 пар контейнерных поездов в сутки к 2030 г. (Винокуров и др., 2021).

Стоит отметить, что вследствие происходящих изменений географии торговли дополнительный грузопоток, который может быть привлечен на МТК «Север — Юг», может включать российские металлы, продукты нефтепереработки, а также белорусские удобрения, продукцию деревообработки. Дополнительный объем грузов можно оценить кратко-срочно в 2–4 млн тонн, в перспективе до трех лет — в 5–7 млн тонн (Vinokurov et al., 2022).

В условиях ограничений на сухопутной границе между Беларусью, Россией и странами ЕС дополнительный грузопоток импортных грузов, поставляемых в Россию, Республику Беларусь и Республику Казахстан из стран ЕС и Америки (машины и оборудование, комплектующие, товары народного потребления, частично продовольственные грузы), может

быть оценен краткосрочно в 1–3 млн тонн, в перспективе до трех лет — в 2–7 млн тонн. Эти грузы могут быть перевезены из Турции через Грузию в Азербайджан и далее по МТК «Север — Юг» в страны назначения.

Для развития перевозок по МТК «Север — Юг» могут быть использованы все маршруты и виды транспорта.

- По Западному маршруту коридора МТК «Север — Юг» автомобильный транспорт обеспечивает наиболее быструю доставку грузов за счет отсутствия перегрузок и переоформления в пути следования. Этому также способствует развитая автодорожная инфраструктура коридора в России, Азербайджане и Иране.
- Также на Западном маршруте использование железнодорожного транспорта дает возможность в короткие сроки организовать контейнерные сервисы доставки грузов между Беларусью/Россией и Турцией с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. После завершения строительства участка между Рештом и Астарой станет возможным организовать контейнерные сервисы в иранский порт Бендер-Аббас с перегрузкой контейнеров или перестановкой вагонных тележек на станции Астара.
- Восточный железнодорожный маршрут дает уникальную возможность организовать доставку грузов из районов Западной Сибири и Урала через Казахстан, Туркменистан в порт Бендер-Аббас. Восточный маршрут может использоваться для доставки грузов и из центральных районов России, что было наглядно продемонстрировано в 2022 г. в ходе проведенной АО «РЖД-Логистика» пилотной перевозки контейнеров из подмосковного Чехова в Индию через Казахстан, Туркменистан и Иран. Также в сентябре 2022 г. завершена пилотная перевозка пятидесяти 4-футовых контейнеров с грузом автокомпонентов из Китая в Иран по Восточному железнодорожному маршруту.
- На Транскаспийском маршруте для некоторых грузов (металлы, древесина, минеральные удобрения, зерно, контейнерные грузы) будет востребован водный транспорт. Его использование позволит осуществлять перевозку судами смешанного плавания «река-море» из центральных районов России в иранские каспийские порты с последующей доставкой грузов автомобильным или железнодорожным транспортом в порты Персидского залива.

В рамках «новой логистики» возрастает роль автомобильного транспорта. Автомобилями в основном доставляются грузы из стран ЕС через Турцию, Грузию и Азербайджан с выходом либо на МТК «Север — Юг», либо через международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) Дарьяли/Верхний Ларс, либо через российско-азербайджанские МАПП. На традиционном Западном маршруте МТК «Север — Юг» до момента ввода в эксплуатацию последнего недостроенного железнодорожного участка на линии Решт — Астара, а также устранения узких мест на других участках доставка грузов по территории Ирана будет полностью или частично осуществляться с использованием автомобилей.

Автомобильный транспорт важен для расширения провозных возможностей МТК «Север — Юг» в случае существенного роста грузопотоков, поскольку отдельные пограничные железнодорожные переходы, на которых меняется ширина колеи, имеют ограничения пропускной способности. Автомобильный маршрут из Турции в Россию через МАПП Дарьяли/Верхний Ларс в силу имеющихся у него ограничений пока не смог стать альтернативой Западному маршруту МТК «Север — Юг», проходящему через Баку и российско-азербайджанские МАПП Яраг-Казмаляр и Тагиркент-Казмаляр (последний был открыт для движения 29 апреля 2022 г. с расчетной пропускной способностью 0,7 млн тонн в год).

2

Барьеры, препятствующие развитию МТК «Север — Юг»

Успешному развитию МТК «Север — Юг» препятствует ряд барьеров инфраструктурного и нефизического (тарифного и нетарифного) характера. К инфраструктурным барьерам относятся недостающие звенья и узкие места транспортной и вспомогательной инфраструктуры, к нефизическим — барьеры в области мягкой инфраструктуры, связанные с доступом на рынок, тарифами, условиями и административными процедурами при осуществлении международных перевозок и при пересечении государственных границ (см. рисунок 2).

Барьеры, препятствующие развитию международных перевозок грузов по транспортным коридорам, хорошо изучены экспертным сообществом и международными организациями. В частности, Европейская экономическая комиссия ООН рассматривает их в своих исследованиях по развитию евроазиатских транспортных связей (UNECE, 2020). Специфика барьеров, действующих на МТК «Север — Юг», связана с особенностями стран, через которые проходит коридор, с ними же во многом будут связаны и пути решения этих проблем.

Инфраструктурные барьеры на МТК «Север — Юг» включают различия стандартов и габаритов на железнодорожном транспорте, участки автодорог с лимитированной пропускной способностью и высокой интенсивностью движения, пункты пересечения границ, а также естественные условия судоходства в акватории Каспийского моря, особенности глубоководной системы внутренних водных путей в Российской Федерации (см. таблицу 2).

На маршрутах МТК «Север — Юг» инфраструктурные барьеры возникают между государствами, железные дороги которых различаются по ширине колеи (CAREC, 2022) и габаритам подвижного состава (Иран/страны СНГ, входящие в «пространство 1520»). Основным инфраструктурным барьером является отсутствующий участок железной дороги между Рештом и Астарой в Иране (см. врезку 2).

Инфраструктурные барьеры на внутренних водных путях включают участки, ограничивающие пропускную способность Единой глубоководной системы и сдерживающие перевозки грузов по мультимодальному маршруту МТК «Север — Юг» на судах смешанного плавания «река-море».

На автомобильном транспорте ограничения связаны с перегруженностью автодорог, особенно двухполосных, на подъездах к населенным пунктам. Недостаточно развит придорожный сервис (охраняемые стоянки для грузовиков, мотели, зоны отдыха вдоль автомагистралей).

Ограничения пропускной способности автодорожных и железнодорожных подходов к морским портам (эта проблема наиболее актуальна в портах Азово-Черноморского бассейна в летний период) могут ограничивать возможности портов по обработке грузов (UNESCAP, 2022).

↓ Таблица 2. Инфраструктурные барьеры на участках МТК «Север — Юг»

Вид транспорта	Локализация барьера	Меры по устранению барьера
Железные дороги	Недостроенный участок на железнодорожной линии Решт — Астара (<i>Западный маршрут</i>). Пропускная способность однопутных неэлектрифицированных линий на территории Ирана (<i>все маршруты</i>)	Оперативно — перегрузка и перевозка грузов автомобильным транспортом на недостроенном участке Среднесрочно — завершение строительства недостающего участка между Рештом и Астарой Электрификация иранских железных дорог, строительство вторых главных путей, обновление подвижного состава
Автодороги	Ограничения пропускной способности двухполосных участков дорог на подъездах к крупным городам, прохождение автодорог через населенные пункты со светофорным регулированием (<i>все маршруты</i>)	Модернизация существующих автодорог с увеличением числа полос движения и доведением до более высоких технических категорий. Строительство объездов населенных пунктов
Морские порты и каналы	Заносимость Волго-Каспийского судоходного канала Отсутствие современных терминалов для перегрузки контейнеров и генеральных грузов, устаревшее оборудование для перегрузочных работ Отсутствие современного флота для фидерных перевозок сухогрузов, а также накатных судов типа ро-ро (<i>Транскаспийский маршрут</i>)	Строительство судов вспомогательного флота для проведения дноуглубительных работ Модернизация терминалов в морских портах и перегрузочного оборудования Строительство судов транспортного флота, в том числе для перевозки контейнеров и накатной техники

Вид транспорта	Локализация барьера	Меры по устранению барьера
Внутренние водные пути	Ограничения пропускной способности участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы, а также судоходных гидротехнических сооружений (Транскаспийский маршрут)	Обеспечение гарантированных глубин, обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
Логистическая инфраструктура	С учетом растущих грузопотоков — недостаточные мощности транспортно-логистических центров, контейнерных терминалов и «сухих портов» (все маршруты)	Строительство узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, контейнерных терминалов и «сухих портов»
Пункты пропуска через государственную границу	Недостаточное число приемоотправочных путей, платформ для проведения досмотра, полос для оформления грузовых автомобилей, площадок для перегрузки контейнеров и временного хранения грузов на железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП) между Туркменистаном и Ираном, Казахстаном и Туркменистаном, на МАПП между Азербайджаном и Ираном, Туркменистаном и Ираном (Западный, Восточный маршруты)	Модернизация ЖДПП и МАПП в соответствии с передовыми международными практиками с увеличением числа полос и приемоотправочных путей, установкой современного оборудования, в том числе сканеров для грузовиков, железнодорожных вагонов и контейнеров

Источник: ЕАБР.

Врезка 2. Недостроенный участок Решт — Астара железнодорожной линии Казвин — Астара

Соглашение о строительстве дороги Казвин — Решт — Энзели — Астара было подписано Азербайджаном, Ираном и Россией в 2005 г.

Общая протяженность железной дороги на территории Ирана составляет 360 км, Азербайджана — 8,5 км. Стоимость проекта была оценена в 2 млрд долл., строительство началось в 2006 г.

По состоянию на 2022 г. построены и эксплуатируются участки Казвин — Решт (205 км), включая несколько тоннелей и самый длинный в Иране железнодорожный мост, а также участок Астара Иранская — Астара Азербайджанская.

Сдача в эксплуатацию участка Решт — порт Энзели планируется в 2023 г. Из 35 км общей протяженности этого участка по состоянию на июль 2022 г. было построено 11 км (Zdmira, 2022).

Строительство участка Решт — Астара протяженностью 165 км неоднократно обсуждалось на двусторонних и многосторонних переговорах Азербайджана, Ирана и России. В 2018 г. Азербайджан выделил Ирану льготный кредит в размере 0,5 млрд долл. на эти цели. Однако эти средства не удалось потратить из-за наложенных на Иран санкций.

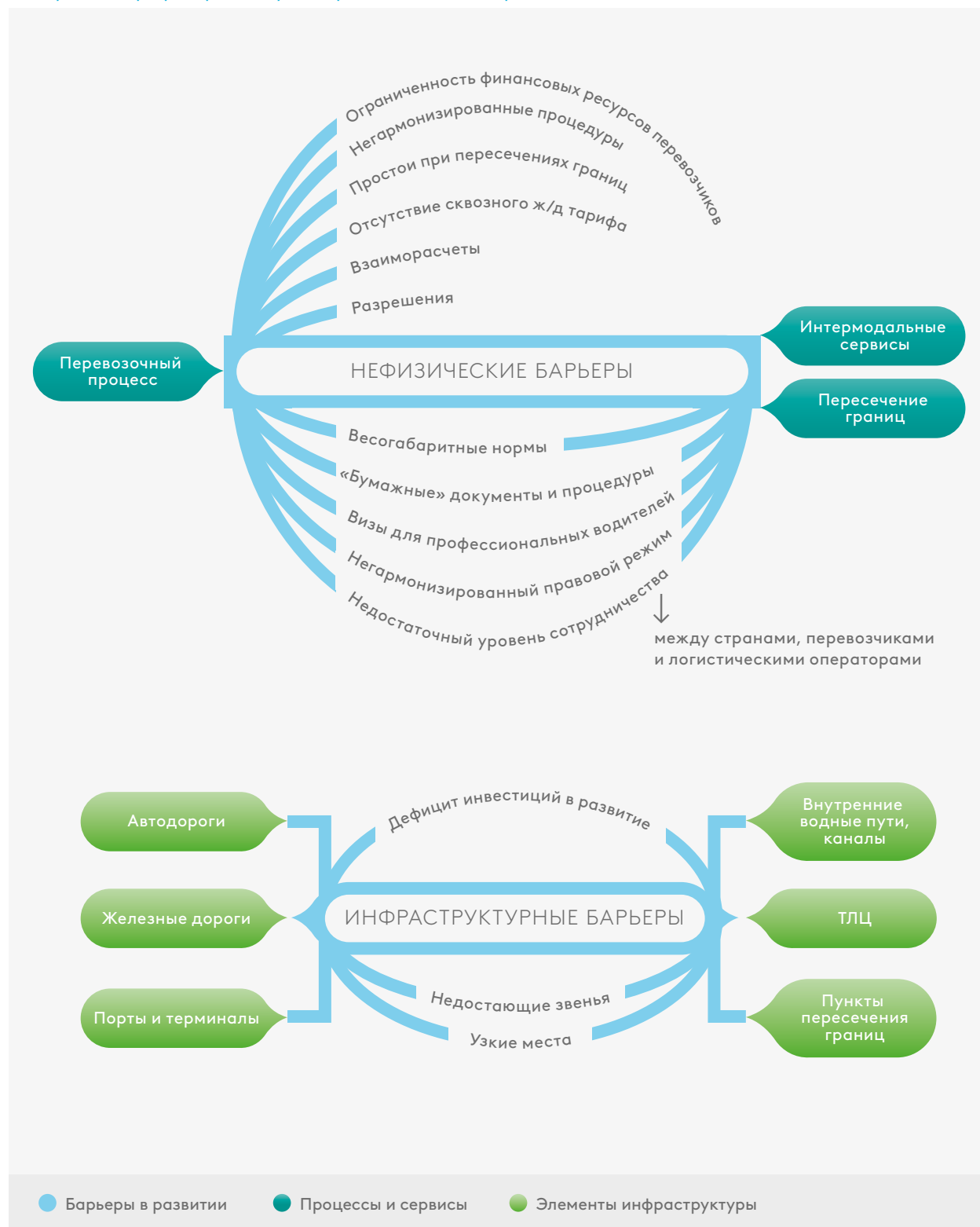
Российская Федерация также рассматривает вопрос о предоставлении экспортного кредита Ирану в размере 1,5 млрд долл., в том числе на завершение строительства железной дороги.

Одной из ключевых проблем, связанных со строительством участка Решт — Астара, является география местности, по которой должна пройти новая дорога. Земельные участки в прибрежной полосе Каспийского моря от Энзели до Астары принадлежат частным владельцам. При этом стоимость земли с учетом ее курортного значения достаточно высока, что требует значительных средств на выкуп участка.

В 2022 г. должно быть разработано ТЭО на строительство участка Решт — Астара. Работы могут осуществляться одной из дочерних компаний ОАО «РЖД».



↓ Рисунок 2. Барьеры, препятствующие развитию МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

Врезка 3. Узкие места на участке автодорожного коридора «Север — Юг», соединяющего Россию, Грузию и Армению через МАПП Дарьяли/Верхний Ларс

МАПП Дарьяли/Верхний Ларс расположен на Военно-Грузинской дороге, соединяющей Владикавказ и Тбилиси через главный Кавказский хребет.

Автодорога играет важную роль для обеспечения международных автомобильных перевозок грузов между Россией, Грузией и Арменией. Для Республики Армения этот маршрут был единственным сухопутным коридором, обеспечивавшим связь с Россией и другими государствами — членами ЕАЭС.

Дорога была закрыта с июля 2006 г. по март 2010 г. для международных перевозок и пересечения российско-грузинской границы.

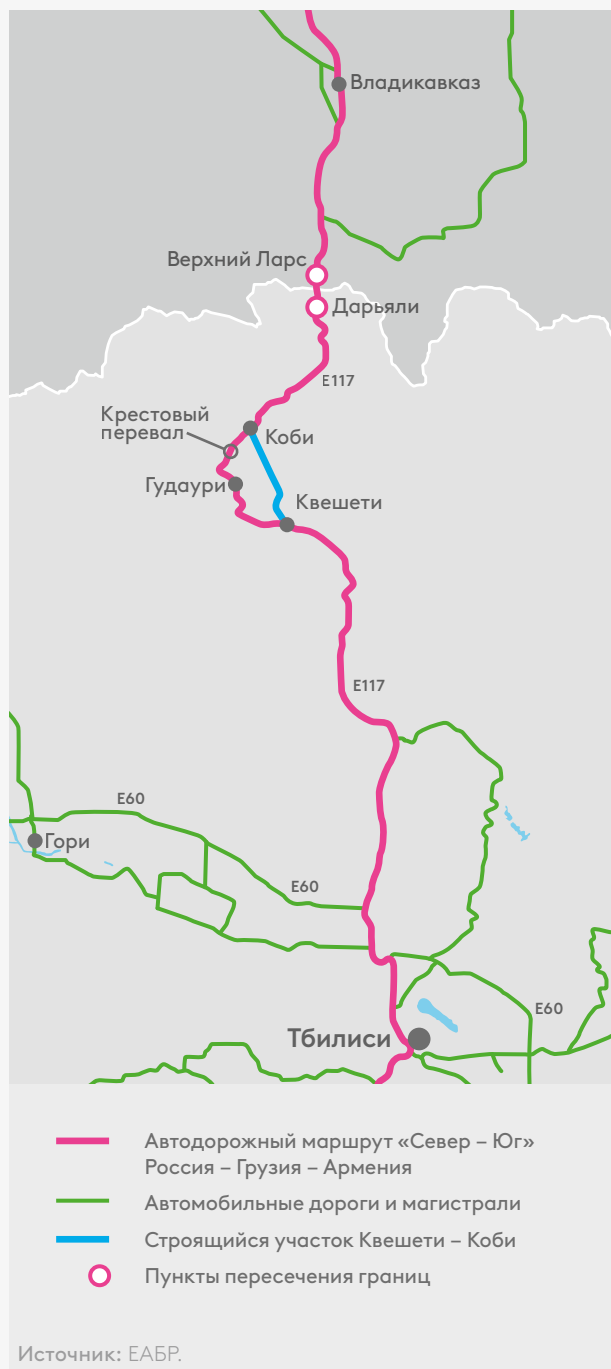
1 марта 2010 г. погранпереход Дарьяли (до 2006 г. — Казбеги)/Верхний Ларс был вновь открыт для международных пассажирских и грузовых перевозок. Практически с самого открытия стали возникать задержки при пересечении российско-грузинской границы — как по причине низкой пропускной способности самого МАПП, так и из-за лавиноопасной обстановки на Крестовом перевале в Грузии.

Проблема низкой пропускной способности МАПП решалась путем нескольких реконструкций. В 2018 г. число полос движения в нейтральной зоне между российским и грузинским КПП было расширено с двух до семи.

В 2021–2022 гг. проводится масштабная реконструкция МАПП с российской стороны. В июле 2022 г. открыты 12 полос для выезда с российской стороны для легкового транспорта. После завершения проекта реконструкции в 2023 г. планируется открыть 39 полос для грузовых и легковых автотранспортных средств, а также автобусов. Это позволит обеспечить проезд 2,5 тыс. транспортных средств в сутки с потенциальной возможностью пропуска до 4 тыс. ТС.

Другим узким местом является участок дороги между Квешети и Коби в Грузии, на котором расположен Крестовый перевал. Обильные снегопады и угроза схода снежных лавин делают невозможным движение по данному участку в среднем на протяжении 100 дней в году.

Новый объездной участок протяженностью 22,7 км с шестью мостами и пятью тоннелями начал строиться в 2021 г. на средства правительства Грузии и кредиты ЕБРР и АБР. →



Самый длинный на Кавказе (9 км) тоннель строит китайская тоннелестроительная организация — China Railway Tunnel Group Co, Ltd (CRTG). После завершения проекта в 2024 г. время поездки от Тбилиси до Дарьяли сократится до 1,5 часа, а транзитный проезд по дороге станет возможным в течение всего года. Стоимость проекта составляет 585 млн долл., из которых 385 млн долл. — строительство самого длинного тоннеля.

Многие из ЖДПП и МАПП, расположенных на маршрутах МТК «Север — Юг», были спроектированы и построены в расчете на гораздо меньшие грузопотоки. С тех пор их инфраструктура в большинстве случаев не развивалась и сейчас не соответствует растущим объемам торговли и спросу на пересечение границы со стороны личного автотранспорта. Недостаточная пропускная способность ЖДПП связана с длиной приемоотправочных путей и платформ для таможенного и иных видов контроля, а также с нехваткой оборудования по перестановке контейнеров в тех ЖДПП, где происходит смена железнодорожной колеи (1520/1435).

Ограничения пропускной способности МАПП связаны с недостаточным количеством полос для прохождения грузовым транспортом пограничного, таможенного и иных видов контроля, что приводит к возникновению очередей. До недавнего времени такая проблема была наиболее острой на российско-азербайджанском МАПП Яраг-Казмаляр и российско-грузинском МАПП Дарьяли/Верхний Ларс (см. [врезку 3](#)), обеспечивающих пропуск автотранспортных средств с грузами в Азербайджан, Иран, Армению, Грузию и Турцию. В апреле 2022 г. был открыт новый современный МАПП Тагиркент-Казмаляр, который решил проблему узкого места на Западном маршруте МТК «Север — Юг» на российско-азербайджанской границе.

В то же время проблема загруженности МАПП Дарьяли/Верхний Ларс, наоборот, усугубилась с грузинской стороны в связи с резким увеличением грузопотока, следующего из Турции и стран Европы в Россию после введения санкций ЕС в отношении российского и белорусского автотранспортного сектора. Кроме того, в некоторых пунктах пересечения границ на МТК «Север — Юг» отсутствует оборудование для неинтрузивного контроля, например, рентгеновского просвечивания грузовиков, вагонов и контейнеров.

К инфраструктурным барьерам на МТК «Север — Юг» относятся также:

- Недостаток современных вагонов и локомотивов (парк фитинговых платформ задействован на различных контейнерных сервисах, действующих вдоль коридоров и маршрутов восток — запад, на которых объем перевозок в последние годы стремительно рос) ([Винокуров и др., 2018](#)).
- Дефицит парка контейнеров, в том числе рефрижераторных. Проблема усугубилась после вывода значительного числа контейнеров глобальными компаниями (Maersk, Harap Lloyd и др.), покинувшими российский рынок весной 2022 г.
- Заметное отставание инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения маршрута и т.д.).
- Отсутствие развитой вспомогательной инфраструктуры и придорожного сервиса (зон стоянок для отдыха, мотелей, заправок, охраняемых паркингов для ночных остановок грузовиков), что приводит к увеличению затрат автоперевозчиков и снижению безопасности дорожного движения.
- Недостаточное развитие контейнерных терминалов, логистической инфраструктуры по переработке, консолидации и расконсолидации грузов вдоль маршрутов коридора, особенно в местах стыковки МТК «Север — Юг» с другими широтными коридорами и международными маршрутами.

Механизм устранения барьеров

Привлечение инвестиций в строительство, реконструкцию, модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры, а также обновление подвижного состава. Особую роль должна сыграть приоритизация проектов, то есть выявление проектов, реализация которых могла бы дать максимальный эффект для привлечения грузов на МТК «Север — Юг».

Пополнение парка 20- и 40-футовых контейнеров, в том числе рефрижераторных, включая их собственное производство на территории России и Республики Казахстан (на период дефицита контейнеров в государствах — членах ЕАЭС возможна их аренда у стран — партнеров по коридору, например, контейнеров Индийской контейнерной ассоциации при осуществлении перевозок в/из Индии).

Расширение парка магистральных грузовых электровозов и вагонов, в первую очередь современных фитинговых железнодорожных платформ. Пополнение парка фитинговыми платформами требуется в странах — участницах коридора, в которых прогнозируется увеличение контейнерных железнодорожных перевозок (в России, Казахстане, Туркменистане и Иране).

При необходимости — приобретение флота многоцелевых сухогрузных судов, в том числе зерновозов, контейнерных судов на Каспии, а также судов Ro-Rax и судов смешанного плавания «река-море».

Развитие перегрузочных мощностей на ЖДПП между Ираном, Азербайджаном и Туркменистаном (перегрузка контейнеров, перегрузка и хранение других видов грузов).

Нефизические барьеры

Развитие перевозок грузов по МТК «Север — Юг» сдерживается тарифными, административными, финансовыми, техническими и трансграничными барьерами. Указанные барьеры имеют различное происхождение и не всегда связаны исключительно с транспортным сектором, имея более глубокие макроэкономические или институциональные корни.

Каждая группа барьеров по-своему воздействует на рынок транспортных услуг и международные перевозки по МТК «Север — Юг». Однако результатом, как правило, становится ограничение доступа на рынок, повышение стоимости и увеличение сроков доставки грузов, падение эффективности перевозок и, в конечном итоге, снижение конкурентоспособности экспортных товаров и национальных перевозчиков на зарубежных рынках. Это еще больше увеличивает торговые издержки для стран, которые не имеют выхода к морю (Arvis et al., 2010). Серьезным отрицательным последствием является проигрыш грузовладельца и конечного потребителя вследствие роста для него стоимости перевозимых товаров и оказываемых транспортных услуг. В конечном итоге это может становиться основанием для отказа от использования наземных и мультимодальных маршрутов доставки грузов по МТК «Север — Юг» в пользу традиционного маршрута через Суэцкий канал.

Под тарифными барьерами традиционно понимаются таможенные пошлины, которые налагаются при импорте и экспорте товаров, что создает препятствия для международной торговли. Применительно к МТК «Север — Юг» тарифные барьеры ограничивают импорт из одной страны, расположенной на коридоре, в другую страну коридора. Меры, направленные на упрощение торговли, призваны устранить тарифные барьеры, что приведет к увеличению объемов экспортно-импортных операций и, соответственно, объемов перевозок грузов в международном сообщении (Винокуров и Либман, 2012).

Специфическим проявлением тарифных барьеров на транспорте являются различия в уровне тарифов на перевозки грузов. В отношении МТК «Север — Юг» тарифы устанавливаются самостоятельно железнодорожными администрациями стран, по территории которых проходит маршрут. Несмотря на то, что тарифная координация между отдельными странами, например, Россией и Азербайджаном, Россией и Казахстаном все же проводится, в том числе в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ, пока не создано эффективного тарифного механизма с Ираном и Туркменистаном. Сквозной железнодорожный тариф для перевозок по всей протяженности МТК «Север — Юг» по принципу «точка — точка» (например, Москва — порт Бендер-Аббас) пока не утвержден.

Не проводится также скоординированная маркетинговая политика.

**Механизм
устранения
барьеров**

Достижение договоренностей о взаимном упрощении торговли, практические шаги по созданию зон свободной торговли (ЗСТ). Железнодорожные администрации должны провести многосторонние переговоры по вопросу выработки сквозных тарифов на перевозки грузов по различным маршрутам МТК «Север — Юг».

Среди финансовых барьеров, препятствующих развитию перевозок по коридору, могут быть выделены:

- Ограничения доступа экспедиторов и перевозчиков к конвертации национальных валют при оплате договоров и покупке услуг местных операторов (с учетом разницы между рыночным и официальным курсом валют в Иране, Туркменистане).
- Сложность получения банковских аккредитивов при отправке экспортных грузов (например, до 2022 г. многие российские банки отказывались финансировать логистические схемы через Иран).

**Механизм
устранения
барьеров**

Может быть создан российско-иранский банк, задачей которого может стать обслуживание поставщиков транспортных и экспедиторских услуг на маршрутах МТК «Север — Юг».

Проведение взаиморасчетов между иранскими перевозчиками и экспедиторскими компаниями и перевозчиками других стран, осуществляющих доставку грузов по иранским участкам МТК «Север — Юг», в национальных валютах.

Административные барьеры заключаются в том, что доступ поставщиков к оказанию услуг ограничен на законодательном (нормативно-правовом) уровне. Наиболее широк спектр этих барьеров для международных автомобильных перевозок грузов по МТК «Север — Юг». В их числе: разрешительная система, квотирование перевозок, различия в процедурах выдачи разрешений перевозчикам, особенно на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, критерии лицензирования, различные сборы и т.д.

Административные барьеры существуют на всех маршрутах МТК «Север — Юг» и на всех видах транспорта, но в наибольшей степени проявляются в сфере международных автомобильных перевозок (UNECE, 2012).

В частности, к ним относятся ограничения, связанные с использованием полуприцепов, зарегистрированных в третьих странах, требования, связанные с флагом, национальной принадлежностью и/или регистрацией экипажей судов, правила приоритетного обслуживания в каспийских портах судов под национальными флагами, обязательное страхование в национальных страховых организациях, запрещение или ограничение эксплуатации отдельных видов транспортных средств, усложненные процедуры контроля, запрета или ограничения найма на работу ключевого персонала транспортных компаний, осуществляющих перевозки по МТК «Север — Юг», по критерию гражданства и т.д.

Межправительственные двусторонние соглашения об автомобильном сообщении закладывают различные правовые режимы осуществления перевозок грузов между парами отдельных стран. Это касается как преференций в отношении налогов и сборов, так и характера действующих схем выдачи разрешений.

Необходимость согласовывать контингент выдаваемых разрешений ведет к многочисленным раундам переговоров, нехватка разрешений — к значительным простоям перевозчиков перед отправкой в рейс и на границе. Распределение разрешений зачастую сопряжено с коррупцией и дискриминацией отдельных перевозчиков. Квотирование перевозок, то есть взаимно ограничиваемое по согласованию сторон количество выдаваемых разрешений, также является торговым барьером (UNECE, 2020).

Серьезным барьером при доступе на рынок является также ограничение (через квотирование или запрет) перевозок в третьи страны. Например, белорусский перевозчик может осуществлять перевозку груза между Россией и Ираном только при наличии разрешения «в/из третьих стран», получение которого ограничено квотой.

Механизм устранения барьеров	Более широкое использование безразрешительной системы перевозок с основными торговыми партнерами по коридору (в настоящее время действует между Беларусью и Россией, Беларусью и Казахстаном, Россией и Казахстаном). Должны вноситься изменения в двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с целью гармонизации требований к весам и габаритам транспортных средств, признания полуприцепов третьих стран и т.д.
---	--

К административным барьерам на МТК «Север — Юг» относятся также:

- Различные сборы, взимаемые с перевозчиков в фискальных целях и связанные с национальной таможенной и налоговой политикой. Иногда сборы, вводимые для иностранных автоперевозчиков с целью увеличить доходы национального бюджета (например, сборы при пересечении границы между Туркменистаном и Ираном), приводят к снижению конкурентоспособности маршрута по сравнению с другими видами транспорта и маршрутами перевозок. Также имеются различия в сборах за въезд на территорию населенных пунктов, экологических сборах, местных сборах в некоторых транзитных странах.
- Длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава).
- Внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров.

- Негармонизированные транзитные тарифы в странах Евразии — несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются.
- Сложности страхования грузов и транспортных средств.
- Несогласованная политика в отношении виз для профессиональных водителей — в разных государствах водители — перевозчики грузов могут находиться разное количество времени, существуют различия в стоимости и процедурах получения въездных и транзитных виз (см. [врезку 4](#)).

Механизм устранения барьеров

Заключение соглашения об упрощении выдачи виз операторам транспортных средств всех видов транспорта.

Отмена любых видов сборов, не предусмотренных двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении и не соответствующих стоимости услуг, оказываемых при проведении процедур контроля транспортных средств и грузов на границах.

Ряд административных барьеров связан с ограничениями и задержками, возникающими при пересечении государственных границ. Как показывают результаты различных обследований ([UNESCAP, 2017](#); [UNESCAP 2019b](#); [UNECE, 2020](#)), при пересечении границ на маршрутах МТК «Север — Юг» происходят существенные потери времени. Обследования в Центральной Азии показали, что время остановки превышает рекомендованные ЕЭК 60 минут для международных челночных поездов и 30 минут для комбинированных перевозок.

Задержки при пересечении границ значительно увеличивают общее время, затрачиваемое на перевозку грузов по МТК «Север — Юг». Проведенный ЭСКАТО ООН анализ маршрута показал, что 50% транзитного времени тратится на пересечение границ ([UNESCAP, 2017](#)). В результате длительность перевозки между Москвой и Бендер-Аббасом, которая по Западному маршруту должна составлять шесть дней, из-за задержек на погранпереходах удваивается и достигает 10–13 суток.

Врезка 4. Барьеры, связанные с выдачей виз операторам транспортных средств, участвующим в осуществлении перевозок по МТК «Север — Юг»

- Отсутствие в некоторых странах коридора практики выдачи долгосрочных многократных виз, в результате чего водители грузовиков вынуждены подавать заявление на получение новой визы для каждой поездки.
- Отсутствие практики выдачи виз в пунктах пересечения границы, в результате чего водители вынуждены обращаться за визой в посольства, расположенные в их стране проживания, и, следовательно, прерывать поездки на время рассмотрения заявления на визу.
- Длительные сроки рассмотрения документов на визу и высокие консульские сборы; например, время ожидания для получения туркменской визы может составлять до двух недель, при том что сама виза может быть действительной не более 10 дней, окончание срока действия визы до момента выезда транспортного средства из страны может приводить к выдворению водителя и запрету на последующую выдачу ему въездных туркменских виз.
- Отсутствие синхронизации визовых процедур в странах коридора как в отношении документов, необходимых для подачи заявления на визу, так и в отношении суммы сборов или сроков оформления.
- Высокая стоимость виз (Россия, Туркменистан).

Еще более существенно растет время на осуществление автомобильной перевозки по Восточному маршруту, например, расстояние от Челябинска до Тегерана вместо четырех дней преодолевается за 10–12 суток.

Задержки на погранпереходах обусловлены не только узкими местами инфраструктуры, но и негармонизированными процедурами пересечения границ.

Наиболее существенные задержки возникают при пересечении границы со сменой вида транспорта. В частности, в иранском порту Бендер-Аббас время ожидания погрузки контейнеров на судно может достигать нескольких суток. Расписание прибытия контейнерных поездов и отхода судов в направлении индийских портов остается негармонизированным из-за небольших объемов грузопотока, следующего по МТК «Север — Юг» в настоящее время.

Среди административных барьеров, с которыми сталкиваются перевозчики грузов, особую роль играют негармонизированные таможенные процедуры в транзитных государствах, а именно:

- Различия таможенного регулирования в транзитных странах в части предъявляемых требований и процедур (несмотря на участие всех государств МТК «Север — Юг» в Киотской таможенной конвенции, обновленной в 1999 г., а также большинства транзитных стран в Международной конвенции 1982 г. о согласовании условий проведения контроля грузов на границах).
- Использование таможенными органами транзитных стран информационных систем, которые отличаются друг от друга и в ряде случаев устарели, что не позволяет заблаговременно получать информацию о грузах и транспортных средствах на всем пути следования.
- Слабая техническая оснащенность таможенных постов, что приводит к задержкам на границах.
- Отсутствие совместного таможенного контроля (по принципу единого окна) и координации между таможенными органами сопредельных государств.
- Ограничения по объему ввозимого топлива в баках автотранспортных средств в некоторых транзитных государствах.
- Несвоевременное доведение изменений в сфере таможенного регулирования до всех участников рынка международных перевозок.
- Негармонизированные системы весового контроля в транзитных странах, неприменение международного весового сертификата, предусмотренного Международной Конвенцией 1982 г. о согласовании условий проведения контроля грузов на границе.
- Негармонизированные процедуры и сборы за превышение веса и габаритов при осуществлении международных автомобильных перевозок по коридору.

Пересечение границ при осуществлении перевозок по МТК «Север — Юг» является двойным (за исключением стран, входящих в ЕАЭС). Таможенные, пограничные, санитарные и другие процедуры осуществляются дважды на автомобильных пунктах пропуска, службами одной страны — на выезде, службами другой страны — на въезде. При этом совместный контроль, предусматривающий тесное взаимодействие таможенных, пограничных и иных органов сопредельных государств, используется исключительно редко.

Серьезным препятствием является отсутствие механизма единого окна на всем протяжении МТК «Север — Юг». Во многих пунктах пересечения границы отмечается ситуация, когда

многочисленные инспекционные и пограничные органы отдельно друг от друга проводят несоординированные и неоднократные проверки одного и того же груза. Каждый орган требует представления самостоятельного комплекта документов, которые подлежат оформлению отдельно от других, что ведет к дублированию процедур. Зачастую проблема заключается в организации таможенных процедур, когда каждая процедура таможенного оформления устанавливается ответственным органом отдельно, без учета других процедур. По-прежнему требуется провести комплексную оптимизацию этих процедур, чтобы ускорить оформление документов при пересечении границы. В частности, выходом может стать проведение совместных проверок и обмен данными и информацией. На сегодняшний день для транспортных операторов эти процедуры остаются весьма обременительными.

Кроме того, на ЖДПП и МАПП проводится физический досмотр транспортных средств, грузов и контейнеров, поскольку таможенные органы зачастую не доверяют документам, оформленным в соседних странах коридора, и поэтому хотят физически проинспектировать груз на предмет соответствия содержащимся в документах данным — вплоть до проведения полного подсчета количества товаров в партии.

Перечисленные проблемы в области таможенных процедур приводят к существенному увеличению времени простоя автотранспортных средств на границе — до 40% от общего времени в пути, а также к увеличению стоимости фрахта транспортных средств до 30% и к другим негативным последствиям.

Важным элементом негармонизированных процедур является работа с бумажными транспортными, таможенными и иными сопроводительными документами. На маршрутах МТК «Север — Юг» пока не внедрены электронные железнодорожные и автомобильные накладные и морские коносаменты. Система электронного таможенного транзита действует только в России и Казахстане. Комплексные информационные системы и системы обмена информацией между таможенными и иными органами стран коридора установлены не во всех пунктах пропуска, хотя процесс электронного предекларирования грузов ускорился после присоединения Туркменистана к электронной системе Asycuda World.

Почти на всех погранпереходах Западного и Восточного маршрутов МТК «Север — Юг», а также в морских портах на Каспии отсутствуют системы электронных очередей для грузовиков.

Механизм устранения барьеров

Развитие сотрудничества таможенных органов стран МТК «Север — Юг» (в том числе путем создания постоянно действующей специальной рабочей группы).

Внедрение передовых практик в соответствии с рекомендациями Всемирной таможенной организации (ВТамО).

Цифровизация таможенных процедур: использование электронного предекларирования, электронных транзитных деклараций, инструментов цифрового таможенного транзита и др.

На МТК «Север — Юг» пока **не создана система управления коридором**, отсутствуют координационные механизмы транспортного и экспедиторского бизнеса, которые позволяли бы создавать привлекательные условия для привлечения грузопотоков, устранять барьеры и координировать развитие маршрутов коридора с государственными органами вовлеченных стран.

Заседания Координационного совета МТК «Север — Юг», имеющего штаб-квартиру в Тегеране, проводятся редко и нерегулярно, что не позволяет решать оперативные вопросы по созданию благоприятных условия для перевозок и упрощения процедур пересечения границ.

Механизм устранения барьеров

Создание координационного механизма в смешанном государственно-частном формате.

Государственный формат может быть реализован в рамках Координационного совета МТК «Север — Юг», его заседания должны стать регулярными (не реже одного раза в год). В рамках Координационного совета должны начать функционировать специализированные рабочие группы, в том числе рабочая группа по таможенному сотрудничеству.

Бизнес-формат может быть реализован в форме ассоциации с учетом опыта ТМТМ и Координационного совета по Транс-евразийским перевозкам (КСТП). В рамках ассоциации железнодорожные перевозчики могут вырабатывать сквозные тарифы, ассоциации международных перевозчиков — разрабатывать меры по упрощению международных автомобильных перевозок грузов по МТК «Север — Юг» и т.д.

Самостоятельным барьером при осуществлении международных автомобильных перевозок по МТК «Север — Юг» является коррупция. Она заключается в вымогательстве и других неофициальных сборах, взимаемых при следовании транспортных средств по маршрутам коридора и особенно в пунктах пересечения границ. В частности, различные международные организации — Азиатский банк развития (АБР), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), ЕЭК ООН и др. — отмечают случаи сговора между представителями государственных органов, ответственных за таможенный, пограничный, санитарный, ветеринарный и фитосанитарный контроль (NEA, 2009). Взятки связаны с ускорением процедур пересечения границы, пропуском транспортных средств с нарушениями (некорректно оформленными документами, превышением предельно допустимых масс и габаритов).

И наконец, что немаловажно, автотранспортные компании жалуются также на ряд других проблем, препятствующих автомобильным грузоперевозкам, в частности:

- Географические ограничения в плане функционирования системы МДП в некоторых странах, где операции МДП ограничены ввиду небольшого количества пунктов пересечения границы.
- Невозможность применения цифровых транспортно-сопроводительных документов и процедур пропуска грузов и транспортных средств на границах (электронных разрешений, автомобильных накладных CMR и книжек МДП).
- Непрозрачные требования таможенных служб по конвоированию транспортных средств, в результате чего автотранспортные средства с грузами могут сопровождаться даже в случае надежно опечатанного груза в контейнерах стандартных габаритов.

На железнодорожном транспорте одним из барьеров является отсутствие свободного оборота вагонов между Ираном и другими странами, участвующими в МТК «Север — Юг», несмотря на то, что все страны являются членами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и заключенных в ее рамках Правил о пользовании грузовыми вагонами, что приводит к обязательной перегрузке грузов на стыке колеи 1520/1435 — даже в случае, если могла быть использована смена вагонных тележек. При этом задержки могут вызываться отсутствием сменных вагонов на границе.

Различия в области таможенных и транспортных документов и сертификатов, а также национальных требований по обеспечению безопасности ведут к необходимости всевозможных проверок в пунктах пересечения границы, отнимающих много времени и приводящих к задержкам (технический осмотр подвижного состава, проверка документов и грузов на их соответствие накладным, замена локомотивов и локомотивных бригад и т.д.).

На Транскаспийском маршруте основные барьеры связаны с развитием технологий мультимодальных и интермодальных перевозок. Перевозки вагонов, грузовых автотранспортных средств, полуприцепов, а также контейнеров между портами Каспийского моря по МТК «Север — Юг» развиты недостаточно. Например, в ходе международных автомобильных перевозок через Каспийское море возникают трудности при использовании паромного сообщения по следующим причинам:

- нерегулярное курсирование паромов, фидерных контейнерных судов;
- отсутствие расписания судозаходов;
- небольшое количество мест для грузовых автомобилей на паромках.

Железнодорожное паромное сообщение между портами России, Казахстана и Ирана отсутствует из-за различий в ширине колеи и габаритах подвижного состава.

Основными проблемами системы паромных сообщений на Каспии являются:

- топливная неэффективность судов;
- старение действующего флота, что требует дополнительных расходов на его техническое обслуживание, ремонт и эксплуатацию, низкие ходовые скорости;
- загрузка паромных судов осуществляется по фактическому наличию железнодорожных вагонов и автотранспортных средств в портах, что вызывает значительные простои наземного транспорта;
- прием на борт автотехники осуществляется по остаточному принципу — от двух до пяти единиц на рейс, только при отсутствии железнодорожного подвижного состава грузовые автомобили принимаются по максимуму;
- высокая и непрозрачная стоимость захода судов в каспийские порты, что автоматически увеличивает тариф на паромные перевозки;
- недостаточное развитие портовой инфраструктуры для регулярного обслуживания паромных судов во многих каспийских портах, особенно в части пассажирской инфраструктуры в свете развития перевозок на судах типа Ro-Pax;
- невозможность бронирования машиномест и пассажирских кают заблаговременно, в том числе через интернет;
- длительные сроки прохождения таможенных и иных процедур в морских портах, что связано с недостаточной и несовершенной инфраструктурой пунктов пропуска в морских портах;
- отсутствие значимых объемов перевозок в направлении север — юг (по сравнению с направлением восток — запад), планируемая линия Ro-Pax Астрахань — Туркменбаши так и не была открыта после нескольких пилотных рейсов в 2015 г. ввиду отсутствия спроса.

Механизм устранения барьеров

В рамках координационного механизма по МТК «Север — Юг» могут быть созданы соответствующие рабочие группы по развитию морских и мультимодальных перевозок, а также по цифровизации транспортных и сопроводительных документов.

Определение сквозного логистического оператора по каждому маршруту коридора «Север — Юг» (на базе крупных логистических операторов из стран ЕАЭС либо на принципах совместного предприятия с участием иранского, индийского и азербайджанского бизнеса).

Организация переговоров железнодорожных компаний — АО «НК «КТЖ», ОАО «РЖД», Туркменских железных дорог (АООТ «Демирёллары»), Иранских железных дорог, а также логистических операторов — «КТЖ-Экспресс» и других по созданию новых логистических сервисов доставки грузов к иранским портам Персидского залива, созданию благоприятных тарифных условий, обеспечению сквозных логистических решений аналогично модели, реализованной международной ассоциацией «ТМТМ».

Создание регулярных контейнерных сервисов, в первую очередь — Турция — Азербайджан — Россия/Беларусь, Россия — Казахстан — Туркменистан — Иран (порты Персидского залива).

Определение и публикация сквозных железнодорожных тарифов (Восточный, Западный маршруты, а также маршрут на Турцию через Азербайджан).

Создание новых регулярных линий из иранских портов Персидского залива в направлении портов Индии и других стран Ближнего Востока и Южной Азии.

Очевидными следствиями инфраструктурных и нефизических барьеров на МТК «Север — Юг» являются рост стоимости перевозок, длительные задержки в пунктах пересечения границ и в морских портах, отсутствие предсказуемости в работе сервисов, что в совокупности не способствует привлечению грузопотоков на коридор. Создается замкнутый круг, когда из-за отсутствия грузопотоков пропадают стимулы к развитию инфраструктуры, флота и современных логистических услуг вдоль коридора.

Разрыв указанного замкнутого круга и переход к модели динамичного развития коридора лежит в плоскости политической воли и достижения двусторонних и многосторонних договоренностей стран-участниц и заинтересованного бизнеса. В мире существуют примеры успешной «раскатки», в том числе сложных мультимодальных коридоров (Vinokurov, 2020). В их числе транссибирские контейнерные сервисы, сервисы ОТЛК ЕРА Китай — Европа — Китай, Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), контейнерный поезд «Викинг» и другие. Использование передового международного опыта по созданию эффективной системы управления коридором и устранению имеющихся барьеров позволит запустить регулярные контейнерные и неконтейнерные сервисы и перейти к фазе роста грузопотока по всем трем маршрутам МТК «Север — Юг».

3

Инвестиционные проекты по развитию МТК «Север — Юг»

Развитие МТК «Север — Юг» напрямую связано с реализацией инвестиционных проектов, направленных на достройку «недостающих звеньев» и ликвидацию узких мест транспортной инфраструктуры, препятствующих развитию международных перевозок грузов и увеличению их объемов. Помимо развития непосредственно транспортной инфраструктуры, должны реализовываться проекты по обновлению подвижного состава, перегрузочного и иного оборудования — с целью осуществления перевозок максимально эффективным и безопасным образом с предоставлением клиентам максимально качественных транспортных и логистических услуг, последовательным сокращением негативного влияния на экологию и климат.

Под «недостающим звеном» в соответствии с Методологией [ЕЭК ООН \(2009\)](#) понимается географическое место на транспортной сети, где отклонение от возможного прямого маршрута составляет существенную часть пути и/или где строительство спрямляющего участка позволит значительно сократить время в пути транспортных средств.

В соответствии с проведенным ЕАБР анализом на МТК «Север — Юг» имеется единственное недостающее звено — участок недостроенной железной дороги между Рештом и Астарой в Иране. Отсутствие этого участка препятствует созданию сквозного железнодорожного сервиса из центральных и северо-западных районов России, а также Беларуси и стран Европы к морским торговым портам на побережье Персидского залива, в частности, к порту Бендер-Аббас.

Под узкими местами в рамках МТК «Север — Юг» понимаются объекты транспортной инфраструктуры, а также участки автомобильных и железных дорог, исчерпавшие (или имеющие значения, близкие к предельным) резервы перерабатывающей/пропускной способности, что ведет к образованию заторов, уменьшению скорости транспортного потока, снижению качества транспортного обслуживания, невозможности увеличения грузопотоков в перспективе ([CAREC, 2021](#)).

К числу критических узких мест относятся железнодорожные и международные автомобильные пункты пропуска (ЖДПП и МАПП), особенно на границе с Ираном, где происходит смена ширины колеи железной дороги (1435/1520). На Транскаспийском маршруте МТК «Север — Юг» развитию грузовых перевозок препятствуют состояние Волго-Каспийского канала, ограничивающее осадку судов, и недостаток специализированных мощностей по перевалке контейнеров в портах, а также флота фидерных судов для универсальных грузов.

Состояние сети автомобильных дорог может служить причиной снижения скоростей движения, повышенной аварийности и заторов, особенно на подъездах к населенным пунктам (узким местом в данном случае является отсутствие объездов крупных городов).

Однопутные неэлектрифицированные железные дороги имеют значительно меньшую пропускную способность по сравнению с двухпутными электрифицированными. На тепловозной тяге функционируют практически все линии, входящие в Восточный маршрут МТК «Север — Юг» на территории Туркменистана и значительная часть железнодорожных линий в Иране.

Кроме того, на пропускную способность железных дорог оказывают влияние размеры пассажирского движения, особенно на подъездах к крупным городам и транспортным узлам. В этой связи электрификация железных дорог и строительство вторых главных путей в значительной степени купируют узкие места и позволяют повысить техническую и коммерческую скорость движения грузовых поездов по коридору.

Все крупные проекты по развитию МТК «Север — Юг» могут быть разделены по характеру работ:

- строительство новых объектов,
- реконструкция действующих объектов инфраструктуры
- или их модернизация.

Финансирование инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры МТК «Север — Юг» зачастую осуществляется из средств национальных бюджетов или бюджетов крупных государственных инфраструктурных компаний. К таким проектам относится строительство железных и автомобильных дорог общего пользования и пунктов пересечения границ, эксплуатация которых осуществляется без сбора платы с пользователей, в результате чего указанные объекты, как правило, имеют длительные сроки окупаемости. Вместе с тем, все большее число объектов транспортной инфраструктуры в зоне тяготения к МТК «Север — Юг» начинает строиться, реконструироваться или модернизироваться с привлечением частных инвесторов или многосторонних банков развития.

В Приложении приведен перечень из 102 проектов, направленных на развитие трех маршрутов МТК «Север — Юг». В их числе:

- 20 проектов в области железнодорожного транспорта;
- 59 — автодорог;
- 7 — пунктов пересечения границ и соответствующей инфраструктуры;
- 8 — морских портов;
- 4 — внутренних водных путей;
- 4 — в области судостроения.

В страновом разрезе проекты представлены следующим образом: 8 — на территории Азербайджанской Республики, 5 — Армении, 1 — Грузии, 11 — Ирана, 22 — Казахстана, 52 — России, 3 — Туркменистана.

Из общего числа 67 проектов предусматривают финансирование из национальных государственных бюджетов, 35 проектов — возможность привлечения сторонних инвесторов.

С точки зрения скорейшей операционализации всех маршрутов МТК «Север — Юг» важным шагом является ранжирование проектов по их приоритетности.

↓ Рисунок 3. Классификация инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг» по степени их приоритетности



Источник: ЕАБР.

В **первую группу** включены **наиболее приоритетные проекты**, направленные на устранение недостающих звеньев и критических узких мест транспортной инфраструктуры на основных маршрутах МТК «Север — Юг», препятствующих развитию сквозных международных перевозок грузов и транзита уже в настоящее время (см. рисунок 3).

Вторая группа представлена проектами, реализация которых будет направлена на **улучшение качественных характеристик инфраструктуры на основных маршрутах коридора и развитие** дублирующих (альтернативных) элементов транспортной инфраструктуры. Строительство, реконструкция или модернизация альтернативных участков автомобильных и железных дорог и других объектов инфраструктуры позволяют высвободить часть пропускных способностей на главных участках маршрутов МТК «Север — Юг». Результатом реализации этих проектов становится повышение скоростей движения транспортных средств и сокращение времени доставки грузов.

Третья группа проектов — строительство, реконструкция, модернизация и развитие примыканий и ответвлений к основным маршрутам МТК «Север — Юг», обеспечивающим его сопряжение с другими международными транспортными коридорами и маршрутами. Эти проекты, таким образом, косвенно способствуют развитию логистических возможностей МТК «Север — Юг» и привлечению дополнительных грузопотоков.

В базу данных включен ряд инвестиционных проектов, реализуемых в Республике Армения и Грузии по развитию автомагистрали «Север — Юг», связывающей Россию и Армению и включающей участки Военно-Грузинской дороги и международный автомобильный пункт пропуска Верхний Ларс, а также строящиеся участки новой скоростной автомагистрали на территории Республики Армения. Традиционно эту автомагистраль связывают с МТК «Север — Юг», особенно с учетом участия Армении в Соглашении о МТК «Север — Юг», хотя географически она отделена от Западного автодорожного маршрута коридора.

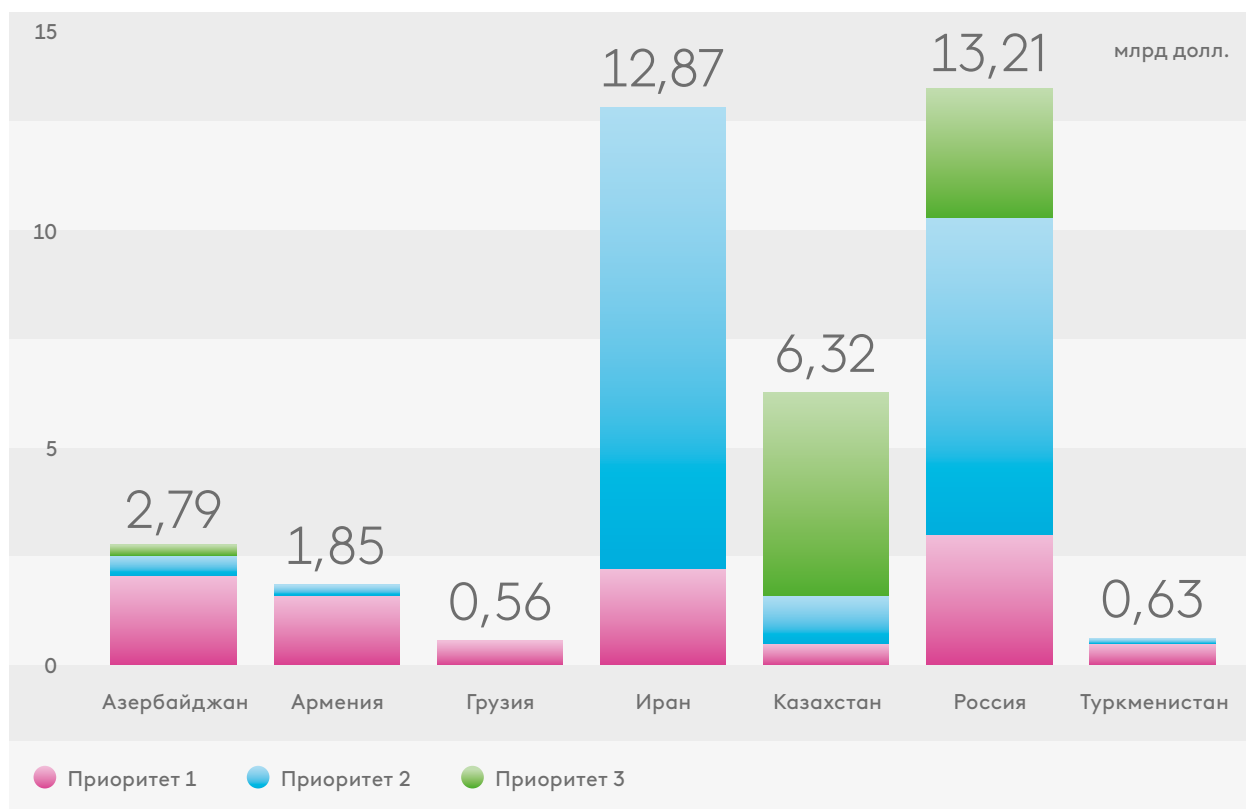
В [таблице 3](#) приведена сводная информация об инвестиционных потребностях Азербайджана, Армении, Грузии, Ирана, Казахстана, России и Туркменистана для целей реализации инфраструктурных проектов по развитию МТК «Север — Юг».

↓ Таблица 3. Инфраструктурные барьеры на участках МТК «Север — Юг»

Объекты инфраструктуры	Группы проектов по приоритетности					
	Первая группа		Вторая группа		Третья группа	
	всего	в том числе возм. негос. фин. ресурсы	всего	в том числе возм. негос. фин. ресурсы	всего	в том числе возм. негос. фин. ресурсы
Азербайджан						
Автодороги	706	-	-	-	-	-
Железные дороги	1390	-	400	400	-	-
Пункты пересечения границ	135	-	-	-	-	-
Морские порты	-	-	-	-	155	155
ВСЕГО	2231	0	400	400	155	155
Армения						
Автодороги	1619	1619	-	-	-	-
Железные дороги	-	-	230	230	-	-
ВСЕГО	1619	1619	230	230	-	-
Грузия						
Автодороги	558,6	558,6	-	-	-	-
ВСЕГО	558,6	558,6	0	0	0	0
Иран						
Автодороги	47,4	47,4	6100	6100	-	-
Железные дороги	2200	2200	3175	3175	-	-
Морские порты	-	-	1350	1350	-	-
ВСЕГО	2247,4	2247,4	10625	10625	0	0
Казахстан						
Автодороги	543	193	780	733	2095	-
Железные дороги	-	-	-	-	2590	-
Морские порты	-	-	178	178	-	-
Морской транспорт	-	-	119	119	-	-
Судостроение	-	-	-	-	18	18
ВСЕГО	543	193	1077	1030	4703	18
Россия						
Автодороги	881,2	-	4858,8	2312,8	2963,8	13,5
Железные дороги	52,6	-	1444	-	-	-
Пункты пересечения границ	198,7	-	-	-	-	-
Морские порты	56,6	56,6	376,9	376,9	-	-
Морской транспорт	400,0	400,0	-	-	-	-
Внутренние водные пути	1395,0	-	578,8	-	-	-
ВСЕГО	2984,1	456,6	7258,5	2689,7	2963,8	13,5
Туркменистан						
Автодороги	450	450	-	-	-	-
Железные дороги	-	-	100	100	-	-
Пункты пересечения границ	75	75	-	-	-	-
ВСЕГО	525	525	100	100	0	0
ИТОГО	10708,1	5599,6	19690,5	15074,7	7821,8	186,5

Источник: ЕАБР.

↓ Рисунок 4. Географическая структура инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» с распределением проектов по приоритетности их реализации



Источник: ЕАБР.

Таким образом, страны, участвующие в развитии маршрутов МТК «Север — Юг», предусматривают инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры в объеме 38,2 млрд долл., из которых 10,7 млрд долл. приходится на проекты, отнесенные к наиболее приоритетным и включенные в первую группу (см. рисунок 4).

Наибольший объем инвестиций требуется для развития транспортной инфраструктуры МТК «Север — Юг» в России и в Исламской Республике Иран (соответственно 13,21 и 12,87 млрд долл.). В России основной объем вложений приходится на проекты развития автодорог, в Иране — на проекты второй группы, предусматривающие строительство спрямляющих железнодорожных магистралей и скоростных шоссе, которые позволят существенно увеличить пропускную способность магистральной сети, разгрузить маршруты МТК «Север — Юг» для пропуска дополнительных объемов грузов. На Казахстан приходится соответственно 16% от общей стоимости проектов по развитию МТК «Север — Юг».

Привлечение средств из негосударственных источников предусматривается проектами, стоимость которых составляет почти 57% от совокупной потребности в инвестициях на развитие инфраструктуры МТК «Север — Юг». Практически полностью с привлечением внешнего финансирования могут осуществляться проекты в Армении и Иране. В то же время в Азербайджане, Казахстане и России высок удельный вес проектов, которые финансируются из государственных бюджетов. В основном это проекты строительства и реконструкции автодорог, железных дорог и пунктов пересечения границ (см. рисунок 6).

Распределение проектов по видам транспорта представлено на [рисунке 7](#).

Таким образом, наибольший объем финансирования предполагается направить на развитие автодорожных маршрутов МТК «Север — Юг» (21,6 млрд долл.). При этом на осуществление первоочередных проектов (проекты группы 1) необходимо 4,81 млрд долл. Развитие железнодорожных маршрутов оценивается в 11,6 млрд долл., в том числе реализация проектов первой группы потребует 3,64 млрд долл.



Источник: ЕАБР.

Азербайджанская Республика

1. Модернизация железнодорожной линии Алят — Астара	1
2. Модернизация железнодорожной линии Сумгаит — Ялама	1
3. Строительство участка Горадиэ — Агбенд	2
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская	1
5. Модернизация ЖДПП Самур	1
6. Строительство терминала для сыпучих грузов в порту Баку (Алят)	3
7. Этап 3 строительства нового международного морского порта Баку (Алят)	3
8. Строительство участка автомагистрали Баку — граница с РФ	1

Республика Армения

9. Строительство участка Каджаран — Агарак до границы с Ираном	1
10. Строительство участка Гюмри — Бавра	1
11. Строительство тоннеля Караян на участке Сисиан — Каджаран	1
12. Строительство тоннеля Баргушат на участке Сисиан — Каджаран	1
13. Строительство участка железной дороги Ерасх-Мегри — Горадиэ	2

Грузия

14. Строительство автодороги, тоннеля и мостов на участке Квешети — Коби	1
--	---

Исламская Республика Иран

15. Строительство железнодорожного участка Решт — Астара Иранская	1
16. Строительство нового железнодорожного участка Казвин — Кум	2
17. Модернизация участков Кум — Бафк, Бафк — Керман, Керман — Захедан	2
18. Строительство и модернизация участка Захедан — Бирджанд	2
19. Строительство железнодорожного участка Чабахар — Фарах — Бам	2
20. Строительство и развитие морского порта Чабахар	2
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз — Маранд — Базарган	2
22. Строительство автомагистрали Базарган — порт Бендер Имам Хоменеи	3
23. Модернизация железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун	1
24. Строительство автомагистрали Серджан — Бендер-Аббас	1
25. Механизированный терминал для минеральных грузов, порт Шахид Раджаи	2

Республика Казахстан

26. Реконструкция автодороги граница РФ — Актобе — Атырау — граница РФ	1
27. Реконструкция автодороги Актау — Бейнеу	1
28. Модернизация автодороги Актобе — Макат	2
29. Модернизация автодороги Актобе — Кандыагаш	2
30. Реконструкция автодороги Астана — Караганды — Балхаш — Капшагай	3
31. Реконструкция автодороги Мерке — Бурыйбайтал	3
32. Реконструкция автодороги Уральск — Атырау	2
33. Реконструкция автодороги Астана — Аркалык — Кандыагаш	3
34. Реконструкция автодороги Туркестан — Кентау	3
35. Строительство автодороги Шалкар — Бозой — граница Узбекистана	3
36. Реконструкция автодороги Семей — Усть-Каменогорск	3

37. Реконструкция автодороги Жезказган — Аркалык — Петропавловск	3
38. Реконструкция автодороги Кызылорда — Жезказган — Караганды	3
39. Реконструкция автодороги Уральск — гр. РФ (на Оренбург)	3
40. Модернизация участка Достык — Мойынты	3

41. Строительство железнодорожной линии Дарбаза — Мактаарал	3
42. Строительство обходной железнодорожной линии в обход узла Алматы	3
43. Строительство судостроительной верфи в районе порта Курык	3
44. Строительство универсального терминала в порту Курык	2
45. Развитие терминалов для контейнеров, зерна и ген. грузов в портах Актау/Курык	2
46. Строительство 2 универсальных паромов	2
47. Строительство 4 фидерных судов (контейнеровозов)	2

Российская Федерация

48. Реконструкция автомобильного моста через Волгу на автомагистрали М-10	3
49. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр	1
50. Реконструкция МАПП Караозек	1
51. Реконструкция МАПП Верхний Ларс. Этап II	1
52. Строительство ТЛЦ рядом с МАПП Верхний Ларс	1
53. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент	1
54. Электрификация участка Ртищев — Кочетовка	2
55. Строительство западного обхода Саратовского узла	2
56. Развитие и модернизация инфраструктуры участка Аксарайская — Саратов	1
57. Реконструкция участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская	1
58. Реконструкция железнодорожных мостов на участке Аксарайская — Астрахань	1
59. Строительство логистического комплекса в порту Оля	1
60. Строительство моста через р. Волга (обход г. Саратова) на автодороге А-298	3
61. Реконструкция автодороги Р-228 Сызрань — Волгоград на участке 291–325 км (этапы 3–4)	2
62. Реконструкция автодороги Р-228 Сызрань — Волгоград на участке 291–325 км (этапы 5–6)	2
63. Строительство автодороги Р-229 Самара — Пугачев — Волгоград (обход г. Пугачев)	2
64. Реконструкция автодороги А-181 С.-Петербург — граница с Финляндией на участке 65–100 км	2
65. Реконструкция автодороги А-181 С.-Петербург — граница с Финляндией на участке 100–134 км	2
66. Реконструкция автодороги А-181 С.-Петербург — граница с Финляндией на участке 134–160 км	2
67. Реконструкция автодороги М-1 «Беларусь» на участке 45–66 км	3
68. Реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» на участке 66–84 км	3
69. Строительство транспортной развязки на дороге М-1 на участке 59 км	3
70. Строительство транспортной развязки на дороге М-1 на участке 86 км	3
71. Строительство автодороги М-11 Москва — С.-Петербург на участке 149–208 км	2
72. Строительство развязки к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11	3

73. Устранение узких мест транспортных коридоров Московского региона (первая очередь)	2
74. Устранение узких мест транспортных коридоров Московского региона (вторая очередь)	2

75. Новый скоростной обход г. Санкт-Петербурга (КАД-2). Первая очередь	2
76. Реконструкция КАД, г. С.-Петербург, на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе, этап 3	2
77. Реконструкция автодороги Р-21 «Кола» С.-Петербург — Мурманск — граница с Норвегией, подъезд к Мурманску на участке 14–19 км	3

78. Реконструкция автодороги Р-21 «Кола» С.-Петербург — Мурманск — граница с Норвегией, транспортная развязка на 19 км	3
79. Реконструкция автодороги Р-21 «Кола» С.-Петербург — Мурманск — граница с Норвегией, подъезд к Мурманску на участке 51–68 км	3

80. Строительство путепровода на 672 км автомагистрали М-10 Москва — С.-Петербург	2
81. Строительство обхода г. Волгограда на автодороге Р-22 «Каспий» (этап 1)	2
82. Строительство обхода г. Волгограда на автодороге Р-22 «Каспий» (этап 2)	2
83. Строительство северного обхода г. Астрахани на автодороге Р-22 «Каспий»	2

84. Реконструкция моста через реку Фарс на 72 км (подъезд к г. Майкопу) автомобильной дороги Р-21 «Кавказ»	1
85. Строительство обхода г. Гудермес на автодороге Р-217 «Кавказ» (1-я, 2-я и 3-я очереди)	1
86. Строительство обхода г. Владикавказа на автодороге Р-217 «Кавказ» (2-я и 3-я очереди)	1

87. Строительство восточного обхода г. Грозного на автодороге Р-215	2
88. Строительство северного обхода г. Махачкала на автодороге Р-215	1
89. Строительство обхода г. Дербента на автодороге Р-217 «Кавказ»	1
90. Строительство обхода г. Хасавюрт на автодороге Р-217 «Кавказ»	1

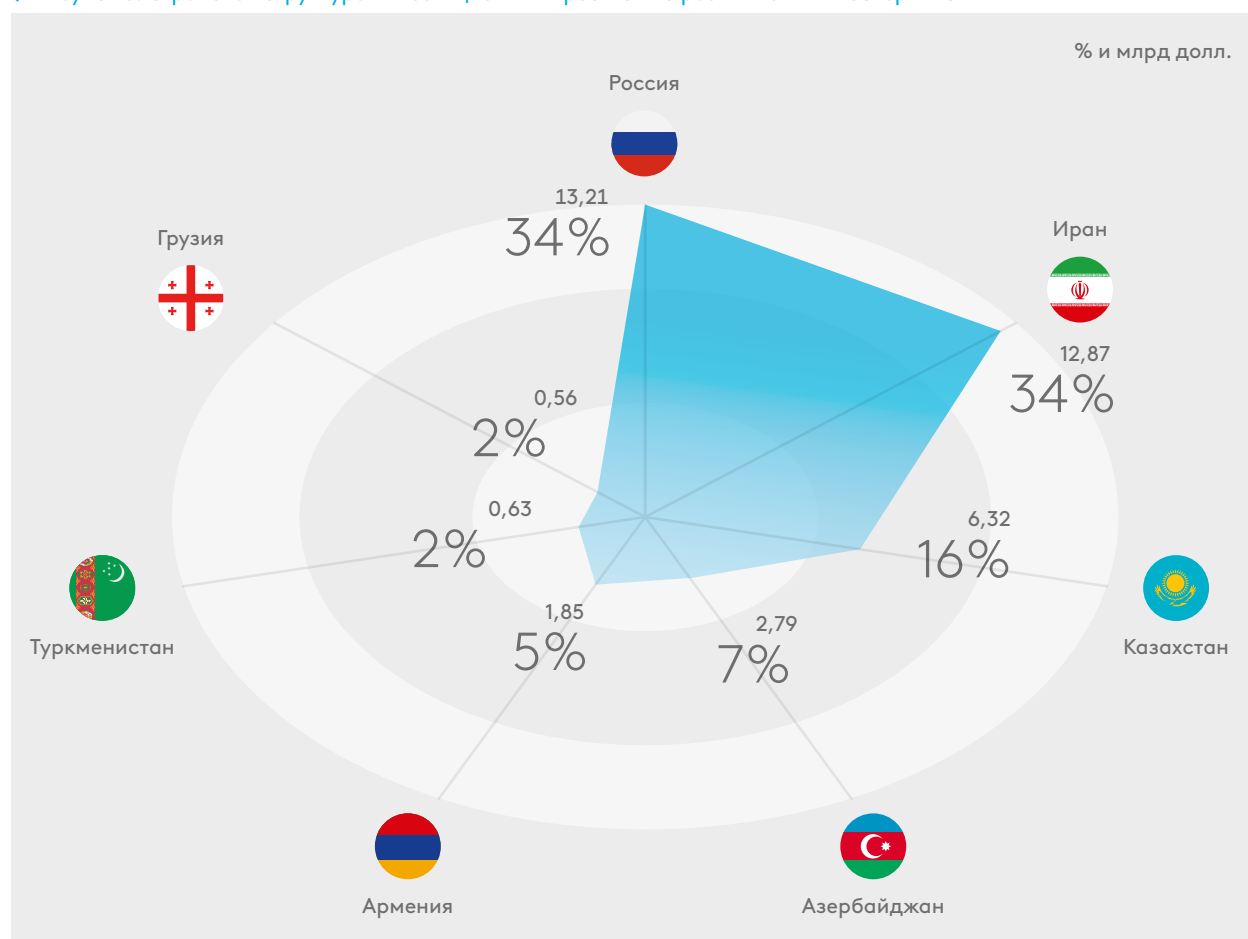
91. Реконструкция подъезда к аэропорту Казани на автодороге Р-239	3
92. Реконструкция автодороги Р-239 Казань — Оренбург — граница с Казахстаном на участке 20–43 км	3
93. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»	1

94. Строительство нового морского порта Лагань на Каспийском море	2
95. Строительство скоростной автомагистрали Цемдолина — улица Портовая в Новороссийске	2
96. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы	1
97. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	1
98. Строительство Багаевского гидроузла на реке Дон	2
99. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений	1

Туркменистан

100. Строительство автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Республикой Казахстан и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол	1
101. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана	1
102. Электрификация и модернизация железнодорожной линии Туркменабат — Мары	2

↓ Рисунок 5. Страновая структура инвестиционных проектов по развитию МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

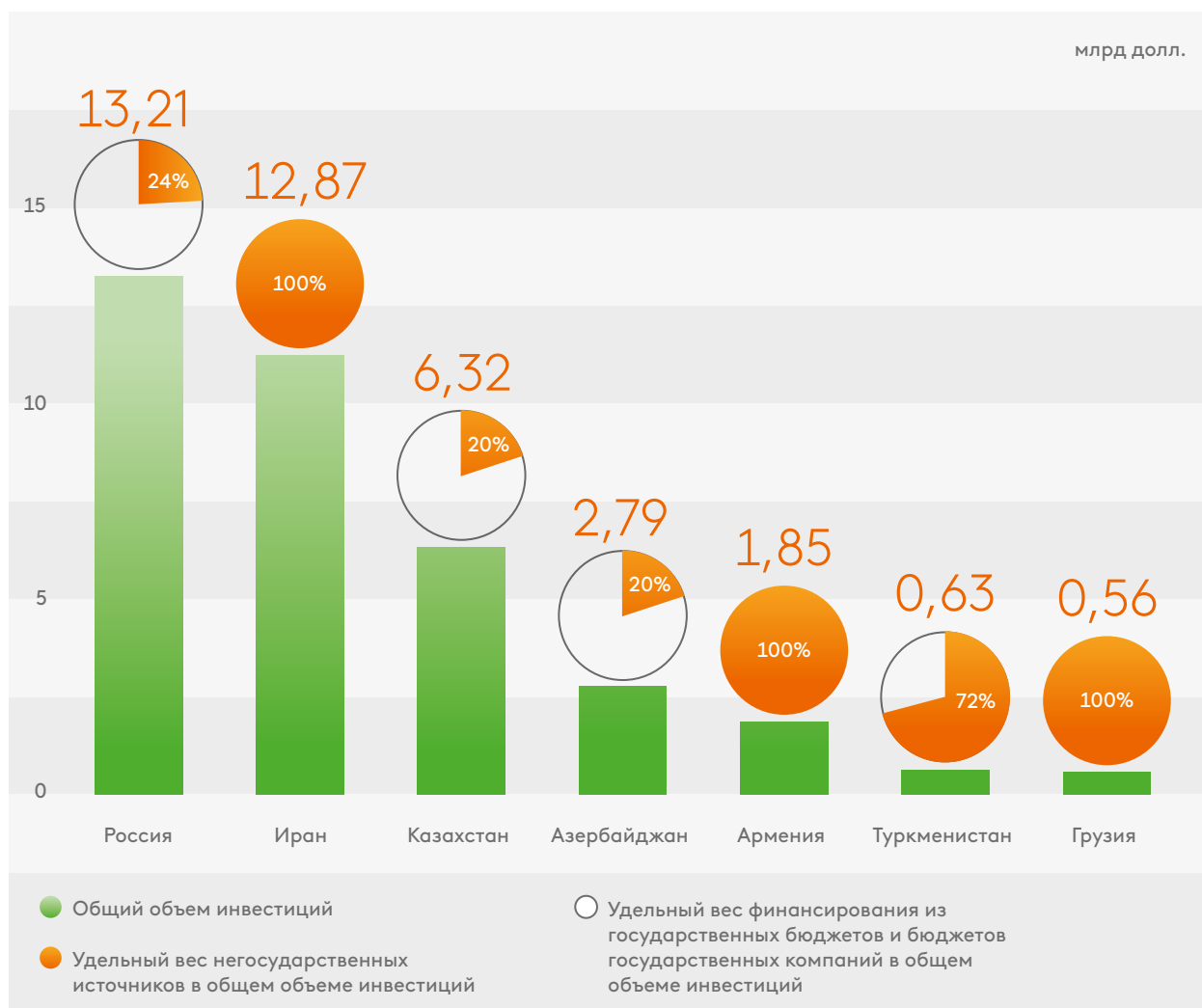
На развитие внутренних водных путей Единой глубоководной системы потребуется 1,4 млрд долл., в том числе 0,56 млрд долл. на проекты группы 1. Гораздо меньшие объемы инвестиций нужны для развития пунктов пересечения границ, морских терминалов и обновления флота (соответственно 0,41, 0,06 и 0,40 млрд долл.).

Большая часть инвестиций (69,1%), предусмотренных первоочередными проектами (группа 1), предполагается для развития Западного маршрута МТК «Север — Юг». Доля Транскаспийского маршрута в совокупном объеме первоочередных инвестиций — 19,1%, еще 11,8% приходится на Восточный маршрут коридора (см. рисунок 8).

В число первоочередных проектов (группа 1) по развитию Западного маршрута МТК «Север — Юг» входят:

- Строительство недостающего железнодорожного участка на линии Решт — Астара в Иране.
- Модернизация железнодорожных линий Алят — Астара и Сумгаит — Ялама в Азербайджане.
- Модернизация автомобильных пунктов пропуска Верхний Ларс и Яраг-Казмаляр.
- Модернизация железнодорожных пунктов пропуска Самур и Астара в Азербайджане, а также Дербент в России.
- Строительство участка скоростной автомагистрали Баку — граница с Российской Федерацией.
- Строительство участков автодорожного коридора «Север — Юг» в Армении.

↓ Рисунок 6. Географическая структура инвестиционных проектов развития инфраструктуры МТК «Север — Юг» с выделением проектов, к реализации которых могут быть привлечены внешние источники финансирования



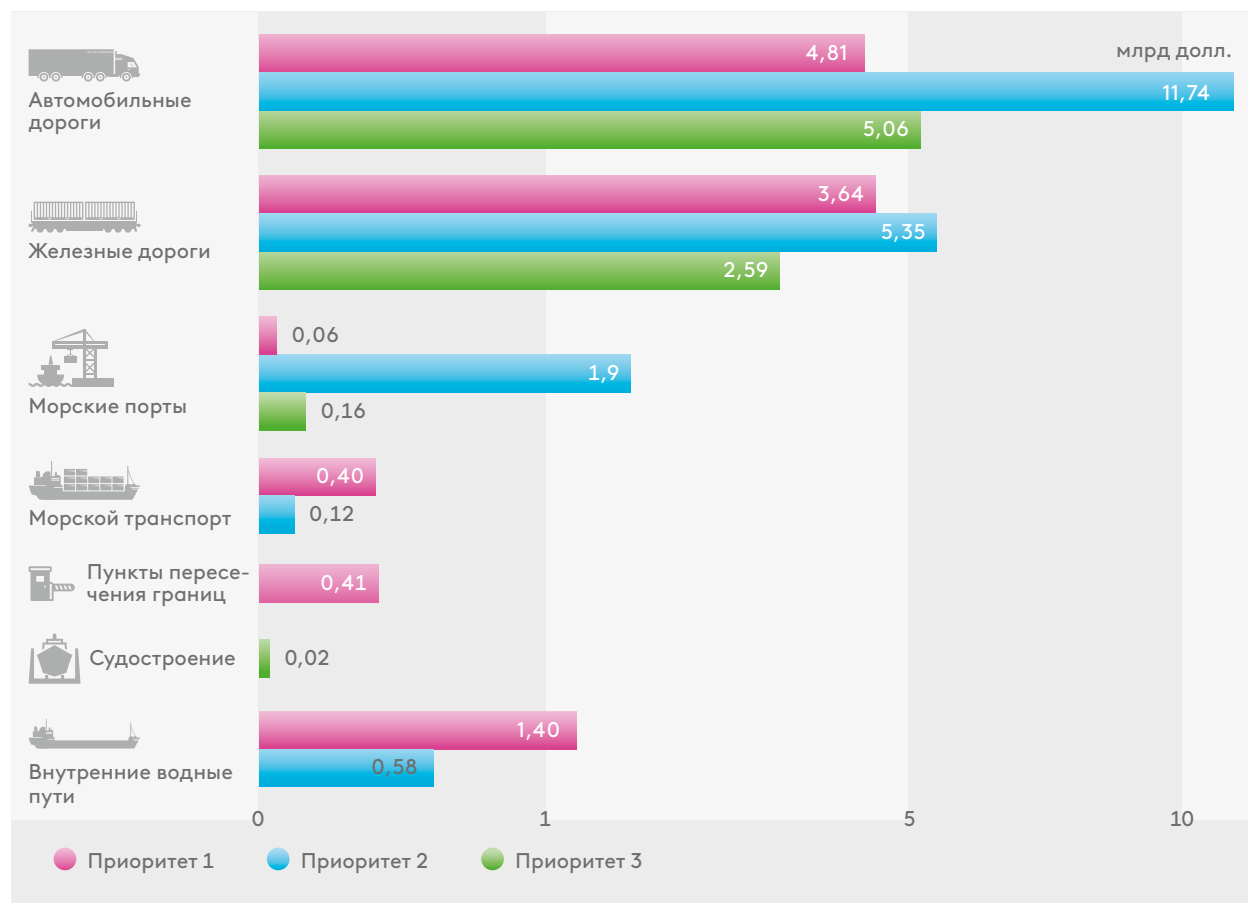
Источник: ЕАБР.

- Строительство участка Серджан — Бендер-Аббас скоростной автомагистрали Нетенз — Серджан — Бендер-Аббас в Иране.
- Строительство обходов городов Владикавказ, Гудермес, Грозный, Дербент и Хасавюрт на автомобильной дороге Р-217 «Кавказ» Владикавказ — Махачкала — граница с Азербайджаном.
- Строительство обхода города Махачкала на автомобильной дороге Р-215 Астрахань — Махачкала.

В число первоочередных проектов по развитию Восточного маршрута МТК «Север — Юг» входят:

- Реконструкция автодорог граница РФ — Актобе — Атырау — граница РФ, а также Актау — Бейнеу в Казахстане.
- Реконструкция МАПП Караозек на границе России и Казахстана.
- Реконструкция железнодорожного участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией.
- Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская — Астрахань.

↓ Рисунок 7. Стоимость инвестиционных проектов по развитию МТК «Север — Юг» по видам транспорта и группам проектов



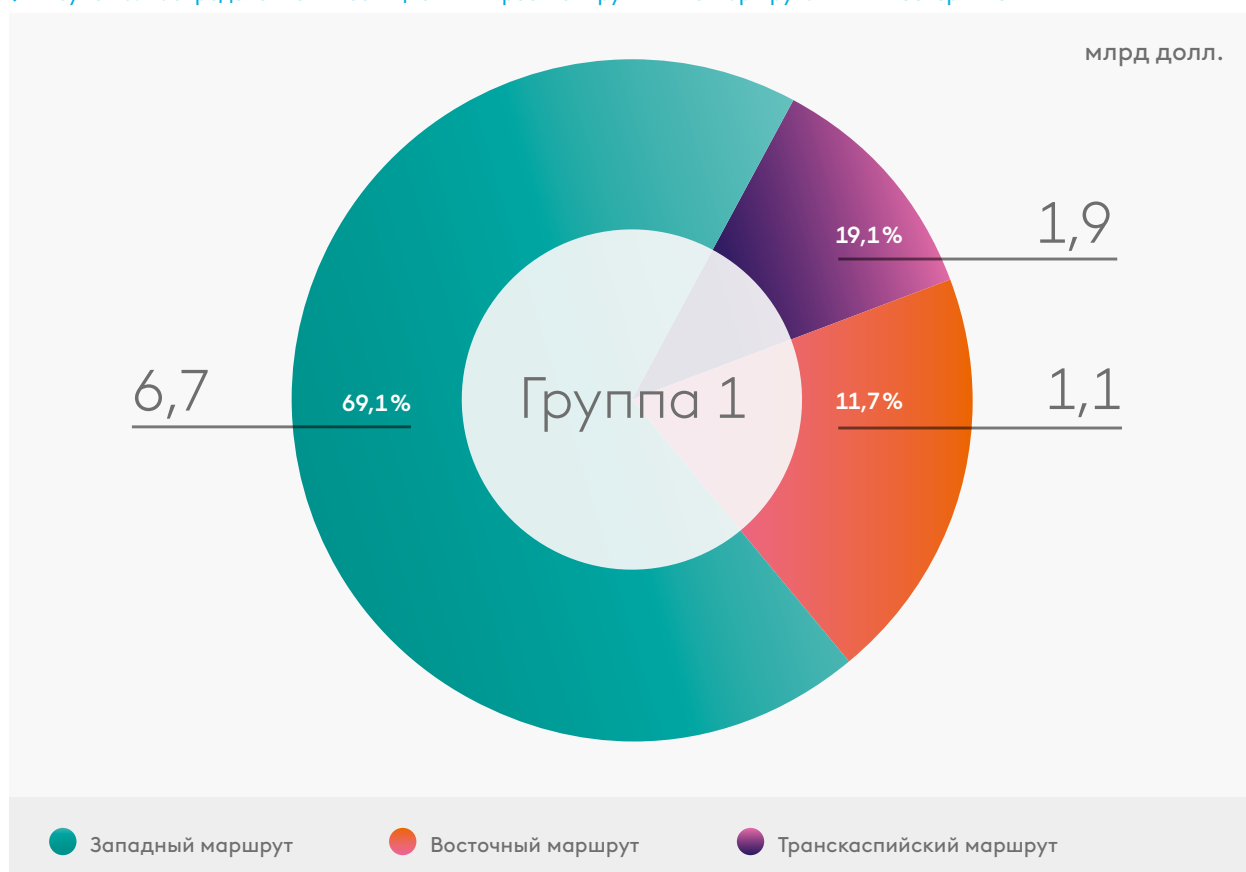
Источник: ЕАБР.

- Строительство автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Республикой Казахстан и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол в Туркменистане.
- Модернизация и развитие железнодорожного пункта пропуска Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана.
- Модернизация железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун в Иране.

В число первоочередных проектов по развитию Транскаспийского маршрута МТК «Север — Юг» входят:

- Развитие и модернизация инфраструктуры железнодорожного участка Аксарайская — Саратов (железнодорожные подходы к портам Астрахань и Оля).
- Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы.
- Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла.
- Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.
- Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области.
- Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс».

↓ Рисунок 8. Распределение инвестиционных проектов группы 1 по маршрутам МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

Анализ инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг» позволил сделать следующие выводы.

1. Значительная часть инвестиционных проектов по развитию МТК «Север — Юг» реализуется в странах, не входящих в ЕАЭС: на Азербайджан, Грузию, Иран и Туркменистан приходится 23 проекта из 102 (16,8 из 38,2 млрд долл., то есть 44% всех предусмотренных инвестиций).
2. Большинство критически значимых объектов транспортной инфраструктуры, строительство, реконструкция или модернизация которых необходимы для быстрой операционализации коридора, расположены в Иране или на границе с Ираном (достройка участка на линии Решт — Астара, электрификация и повышение пропускной способности железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун, туркмено-иранские и азербайджано-иранские погранпереходы). На иранскую инфраструктуру приходится 34% всех инвестиций, требующихся для развития МТК «Север — Юг».
3. В Армении, Казахстане и России планируется реализовать 79 проектов (5 в Армении, 22 в Казахстане, 52 в России) на общую сумму 21,8 млрд долл. (53% от всех инвестиций в развитие коридора). Значительная их часть (76% от общего объема инвестиций в России и 80% в Казахстане) связана с государственными финансовыми источниками и средствами крупнейших госкомпаний. Вместе с тем, в практике реализации инфраструктурных транспортных проектов есть прецеденты привлечения средств МБР наряду со средствами государственных бюджетов (например, Россия привлекала АБИИ для реконструкции участков автодороги «Кола», на которую изначально средства выделялись из федерального бюджета).
4. К снижению привлекательности инвестиций в развитие инфраструктуры МТК «Север — Юг» со стороны международных финансовых институтов и частных инвесторов приводит очень

малое количество проектов, предусматривающих генерацию денежного потока от эксплуатации объектов — платных дорог, мостов, тоннелей. Среди всех автодорожных проектов лишь три предусматривают функционирование построенных участков на принципах платности:

- скоростная автодорога Москва — Санкт-Петербург (М-11 «Нева») на участке 149–208 км (обход Твери);
 - транспортная развязка к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11;
 - новая скоростная кольцевая автодорога вокруг Санкт-Петербурга (КАД-2).
5. Ограничением для привлечения инвестиций выступают санкции, наложенные на транспортные компании в Беларуси, Иране и России. Это сужает возможности привлечения негосударственных финансовых источников в развитие железнодорожной инфраструктуры коридора «Север — Юг».
6. Западный маршрут МТК «Север — Юг» является наиболее капиталоемким — 69% от общего объема инвестиций в развитие коридора. В то же время Восточный маршрут, который уже функционирует, требует лишь 12% от общих инвестиций. Эффективность инвестиций в развитие отдельных маршрутов может оцениваться среднесрочно путем соотношения объема вложенных средств за период времени к объему дополнительно привлеченного грузопотока.
7. Строительство автодорожного маршрута «Север — Юг» на территории Армении по формальному признаку также отнесено к проектам развития МТК «Север — Юг», поскольку Армения является полноправным участником Соглашения о МТК «Север — Юг». Реализация проекта сможет генерировать грузопотоки по территории Армении и в других направлениях, в частности по коридору ТРАСЕКА к грузинским морским портам.
8. При отборе проектов для возможного участия МБР и частного капитала в их финансировании необходимо обратить внимание на следующие проекты развития инфраструктуры МТК «Север — Юг», которые могут генерировать денежный поток от эксплуатации:
- строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области (проект входит в группу 1);
 - строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс» (группа 1);
 - строительство объектов придорожного сервиса и транспортно-логистической инфраструктуры в районе МАПП Верхний Ларс (группа 1);
 - строительство скоростной автодороги Москва — Санкт-Петербург (М-11 «Нева») на участке 149–208 км (обход Твери) (группа 2);
 - строительство транспортной развязки к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11 (группа 3);
 - строительство новой скоростной кольцевой автодороги (КАД-2) вокруг Санкт-Петербурга (группа 2).

Каждый из указанных проектов требует дополнительного анализа. В частности, развитие многофункционального портово-логистического комплекса в порту Оля тесно связано с увеличением торгового флота под российским флагом на Каспии (и наоборот).

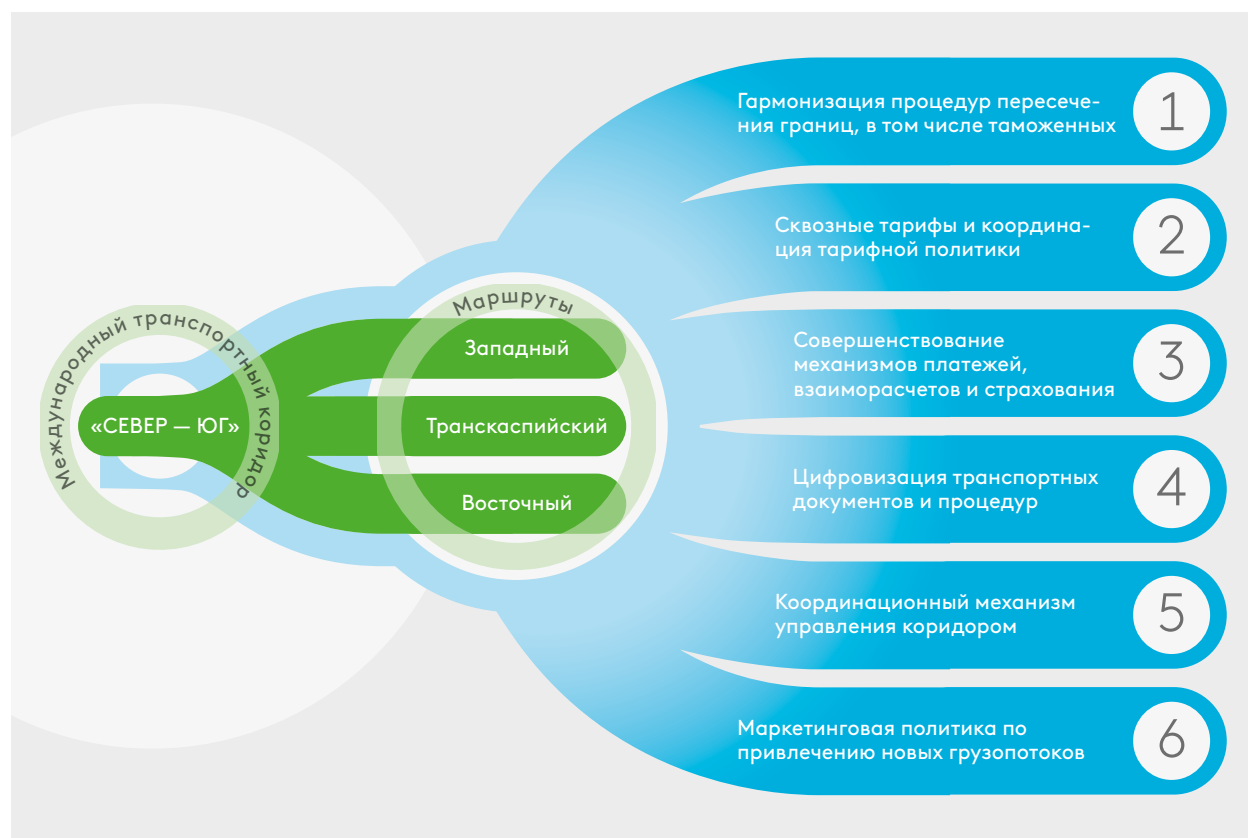
4

Предложения по совершенствованию мягкой инфраструктуры

Меры, необходимые для полной операционализации МТК «Север — Юг» и развития сквозных железнодорожных, автомобильных и мультимодальных перевозок по его трем маршрутам, в целом схожи с задачами по созданию условий для перевозок контейнерных грузов по Северному коридору (Транссиб, маршрут Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Европа) и Транскаспийскому международному транспортному маршруту и могут быть объединены в следующие шесть ключевых групп (см. рисунок 9).

1. Правовая гармонизация в сфере таможенного оформления, информационного обмена и упрощения процедур пересечения границ по принципу единого окна, переход к использованию института уполномоченного экономического оператора (УЭО) в странах коридора.
2. Формирование скоординированной тарифной политики на участках МТК «Север — Юг», а также сквозных тарифных ставок для перевозок грузов, которые были бы конкурентоспособны по сравнению с альтернативными маршрутами.
3. Создание механизма платежей и взаиморасчетов участников внешнеэкономической деятельности с использованием механизмов клиринговых расчетов, а также механизма страхования грузов и транспортных средств.
4. Цифровизация транспортно-сопроводительных документов и процедур при осуществлении международных перевозок по коридору.
5. Создание координационного механизма управления МТК «Север — Юг» с вовлечением в него транспортного и экспедиторского бизнеса с целью формирования регулярных логистических сервисов и контейнерных линий вдоль маршрутов коридора.
6. Проведение маркетинговой политики по привлечению новых грузопотоков на коридор.

↓ Рисунок 9. Ключевые шесть мер в области мягкой инфраструктуры по обеспечению эффективного функционирования МТК «Север — Юг»



Источник: ЕАБР.

Правовая гармонизация в сфере таможенного оформления и упрощения процедур пересечения границ должна предусматривать эффективное взаимодействие всех участников логистических схем доставки, а также современное информационное обеспечение как для принятия решений в области перевозочного процесса, процедур пересечения границ, так и для предоставления перевозчикам, грузовладельцам и экспедиторам, задействованным в перевозках по МТК «Север — Юг», комплекса информационных услуг на основе трех элементов:

- Создание единого информационного пространства, включающего совокупность информации об объектах транспортного рынка (данные о грузопотоках в реальном масштабе времени, о состоянии погрузки/выгрузки, данные о заявках на погрузку и другое). Единое информационное пространство на МТК «Север — Юг» должно обеспечивать взаимный обмен данными о транспортных единицах и грузах, находящихся в пути следования на территории всех участвующих стран, а также совместимость информационных систем, используемых транспортными, таможенными и пограничными органами стран, участвующих в развитии транспортного коридора.
- Единое правовое поле в области перевозок (унифицированные перевозочные документы, единые правила взаимодействия в транспортных узлах). В качестве унифицированных транспортных и сопроводительных документов должны быть использованы накладные СМГС и/или ЦИМ/СМГС (для перевозок в направлении Турции) для железнодорожного транспорта, накладные CMR для автомобильного транспорта, морские коносаменты для морской перевозки, мультимодальные коносаменты FIATA, вагонные и упаковочные листы, ветеринарные и фитосанитарные сертификаты и другое.
- Единое правовое поле в области взаимодействия таможенных служб — использование модели данных ВТамО и автоматизированной системы обработки таможенных данных Asycuda, позволяющей повысить эффективность таможенных процедур за счет их автоматизации и сокращения времени на таможенное оформление.

Реализация принципа единого окна должна осуществляться в соответствии с Рекомендацией № 33 («Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма единого окна для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами»), разработанной Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) и Центром по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН).

Внедрение принципа единого окна для осуществления международных перевозок на всем протяжении МТК «Север — Юг» должно принести значительные эффекты как государственным органам, так и транспортным компаниям, грузовладельцам и экспедиторам. В настоящее время этот механизм уже применяется между Россией, Казахстаном, Азербайджаном, но предстоит внедрить его для перевозок по коридору с Туркменистаном, Ираном и т.д.

Внедрение единого окна позволит улучшить управление таможенными и иными рисками, повысить уровень безопасности и увеличить доходы при обеспечении более строгого выполнения установленных требований участниками внешней торговли и транзита.

Бизнес (перевозчики, грузовладельцы, экспедиторы, логистические провайдеры) выигрывает от прозрачного и предсказуемого толкования и применения правил, требований, а также от более эффективного использования персонала и финансовых ресурсов, что позволит добиться ощутимого роста производительности и конкурентоспособности (Vinokurov et al., 2009).

Важнейшие предварительные условия успешного использования механизма единого окна — политическая воля правительств стран коридора и соответствующих государственных органов и всесторонняя поддержка и участие деловых кругов.

Взаимодействие таможенных служб стран, участвующих в развитии маршрутов МТК «Север — Юг», должно включать следующие ключевые элементы, рекомендованные Всемирной таможенной организацией (2017):

- 1) информационный обмен между таможенными службами;
- 2) использование гарантийной системы;
- 3) согласованное упрощение формальностей;
- 4) использование системы по управлению рисками;
- 5) внедрение института уполномоченного экономического оператора;
- 6) использование электронных навигационных пломб;
- 7) скоординированное управление границами;
- 8) прозрачность требований и борьба с коррупцией.

Чтобы обеспечить возможность эффективного обмена данными между вовлеченными государственными органами на каждом маршруте МТК «Север — Юг», предлагается использовать стандарты ВТамО — Модель данных ВТамО и инструменты глобальной таможенной сети (GNC).

Использование таможенными органами единой системы гарантий позволит обеспечить таможенную безопасность доставки товаров по коридору. Система гарантий осуществляет две важные функции: она гарантирует, что таможенные пошлины и налоги, не применяемые при транзитной операции, будут уплачены, если товары не будут предъявлены в таможенное отделение назначения. Во-вторых, это единственный разумный метод гарантии того,

что товары в транзите не исчезнут по пути и будут предъявлены таможенной службе для пропуска в отделении назначения. В области международных автомобильных перевозок по коридору «Север — Юг» уже успешно используется система МДП. Однако в отношении железнодорожных, в том числе контейнерных перевозок применяются различные национальные системы гарантий, и, возможно, потребуется найти новый региональный механизм обеспечения таможенных гарантий для железнодорожных и мультимодальных перевозок.

В части согласованного упрощения формальностей таможенные органы стран — участниц коридора могут договориться о единообразном принятии транспортных накладных — например, железнодорожных накладных СМГС в качестве транзитных деклараций при осуществлении железнодорожных перевозок по МТК «Север — Юг». Механизмами по упрощению формальностей могут служить единое окно и Модель данных ВТамО — вспомогательный инструмент для внедрения единого окна, предоставляющий стандартизированные требования к обмену данными, имеющими первостепенное значение для функционирования единого окна.

Таможенные службы задействованных в коридоре стран могут договориться об обмене информацией в части системы управления рисками. В частности, они могут передавать друг другу информацию о товарах, перевозчиках или транзитных операциях, которые подпадают под критерии рискованных.

Взаимное использование и признание электронных навигационных пломб, работающих в системе GPS или ГЛОНАСС/GPS и устанавливаемых на грузовые автотранспортные средства, вагоны и контейнеры, позволит обеспечить прослеживаемость транзитных товаров одновременно для трех таможенных служб, исключить случаи несанкционированного доступа к грузу или быстро реагировать (в том числе обращаться в полицию), если такой несанкционированный доступ все же произошел.

Скоординированное управление границами совместно с согласованным контролем рисков может существенно снизить время, потраченное на границе, за счет координации работы как органов одной страны/таможенной территории, так и государственных органов двух граничащих стран. Кроме того, можно предусмотреть проведение совместного контроля товаров и транспортных средств, перевозимых по международному транспортному коридору «Север — Юг». Такое управление должно осуществляться в соответствии со стандартами безопасности ВТамО.

Самостоятельным направлением сотрудничества пограничных служб стран коридора могут стать договоренности об упрощении визовых процедур для водителей, работников поездных локомотивных бригад, экипажей судов. С этой целью может быть заключено отдельное многостороннее соглашение, в котором будут рассмотрены вопросы:

- выдачи виз членам экипажей транспортных средств на границе или в порту;
- гармонизации перечня необходимых документов (лицензии компании, водительские удостоверения, информация о транспортном средстве и др.), стоимости и сроков оформления виз для членов экипажей транспортных средств;
- оформления многократных виз членам экипажей транспортных средств.

В рамках такого соглашения пограничные службы заинтересованных стран могут обмениваться информацией о выданных визах членам экипажей транспортных средств, о добросовестных участниках международных перевозок, а также о нарушителях визового режима.

Для решения вопросов регулярного курсирования контейнерных и паромных линий на Транскаспийском маршруте МТК «Север — Юг» должны быть проведены переговоры

между портовыми администрациями, судоходными компаниями и агентствами морского транспорта Казахстана, России, Туркменистана, Азербайджанской Республики и Ирана (UNESCAP, 2019a).

При достижении договоренности об организации регулярной (по расписанию) паромной линии должны быть также внедрены механизмы предварительного бронирования мест на пароме для автотранспортных средств и сервис электронной очереди для грузовых транспортных средств, прибывающих в порт.

С учетом этого автоперевозчики самостоятельно смогут планировать время прибытия в порт и отправления из него в зависимости от расписания курсирования паромной линии.

Основными направлениями цифровизации международных перевозок грузов по транспортному коридору «Север — Юг» являются:

- обеспечение электронного обмена данными между таможенными службами стран, задействованных в развитии транспортного коридора и других транспортных коридоров, с которыми сопрягается МТК «Север — Юг»;
- взаимное признание цифровых подписей таможенными службами;
- обеспечение электронного обмена данными пограничными службами стран, задействованных в развитии транспортного коридора;
- использование предварительного электронного декларирования товаров вдоль транспортного коридора;
- внедрение электронных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок грузов;
- переход на использование электронных железнодорожных накладных СМГС и ЦИМ/СМГС;
- переход на использование электронных автомобильных накладных CMR;
- внедрение системы электронных таможенных гарантий e-TIR и других электронных гарантийных инструментов в области мультимодальных перевозок;
- внедрение электронного коносамента для перевозки грузов между портами на Каспийском море;
- внедрение электронных навигационных пломб, устанавливаемых на грузовые автотранспортные средства, железнодорожные вагоны и контейнеры для обеспечения прослеживаемости вдоль всего транспортного коридора «Север — Юг»;
- внедрение системы электронных очередей для автотранспортных средств на границах, а также в морских торговых портах на Каспии;
- обеспечение возможности бронирования мест на паромах в каспийских портах для грузовых автотранспортных средств через интернет.

Координация тарифной политики при осуществлении перевозок по МТК «Север — Юг» должна осуществляться заинтересованными железнодорожными перевозчиками на всем пути следования груза.

На Западном маршруте такие договоренности должны достигаться ОАО «РЖД», Азербайджанскими и Иранскими железными дорогами, на Восточном — Российскими, Казахстанскими, Туркменскими и Иранскими железными дорогами.

На Транскаспийском маршруте в достижении договоренностей о сквозном тарифе на перевозку, помимо железнодорожных компаний, должны участвовать судоходные компании и морские порты на Каспии.

Цель сквозного тарифа — значительное сокращение последовательных провозных транзитных платежей, взимаемых в расчете за 1 ДФЭ/1 СФЭ (для контейнерных грузов) или 1 тонну груза/1 условный вагон (для генеральных грузов).

Переговоры между железнодорожными перевозчиками и другими вовлеченными сторонами позволят определиться с пропорциональным распределением сквозного транзитного платежа.

Информация о сквозных тарифах должна быть опубликована, например, на созданном официальном веб-портале МТК «Север — Юг».

Для снижения валютных рисков, а также рисков, связанных с осуществлением перевозок по территории подсанкционных стран, может быть создан механизм межгосударственных платежей и взаиморасчетов участников внешнеэкономической деятельности, например, механизм клиринговых расчетов. За его основу может быть взята система взаиморасчетов, действующая в рамках ОСЖД.

Для управления развитием МТК «Север — Юг» необходим механизм координации работы участников перевозочного процесса — государственных органов (транспортных, таможенных, пограничных, ветеринарных, санитарных, фитосанитарных и др.), компаний — владельцев инфраструктуры, операторских компаний (перевозчики, экспедиторы, поставщики логистических услуг), а также другого заинтересованного бизнеса, экспертов заинтересованных международных организаций.

Целью координации работы по развитию МТК «Север — Юг» является создание максимально благоприятных условий для осуществления международных перевозок по коридору и прохождения процедур пересечения границ.

Координация должна охватывать следующие аспекты: планы и проекты стран по развитию инфраструктуры, согласованную тарифную политику, унифицированные технологии перевозок и процедуры пересечения границ (включая их цифровизацию), гармонизацию нормативной правовой базы, систему таможенных гарантий, вопросы обеспечения безопасности, маркетинговую политику и т.д.

Для координации работы по развитию МТК могут создаваться, в случае необходимости, временные или постоянные рабочие группы, комиссии, управляющие (координационные) комитеты, ассоциации, проектные офисы и др. Как показал опыт работы КСТП и ТМТМ, ассоциация является действенным государственно-частным механизмом по стимулированию развития коридора. В соответствии с уставными целями ассоциация будет выражать интересы не только стран, но и компаний (железнодорожных, экспедиторских, судоходных, автомобильных, морских портовых и др.), участвующих в развитии перевозок по коридору. Ассоциация может выработать согласованные тарифы по маршруту, скоординировать работу морского и железнодорожного транспорта, упростить процедуры пересечения границ и организовать регулярные (действующие по расписанию) сервисы — контейнерные блок-поезда на Западном и Восточном маршрутах МТК «Север — Юг», фидерную контейнерную или паромную линию между портами Каспийского моря.

С целью маркетингового продвижения транспортного коридора «Север — Юг» на международной арене, привлечения грузопотоков и инвестиций в развитие объектов его инфраструктуры целесообразно информировать грузовладельцев, логистические компании из стран Персидского залива и Южной Азии, а также международное сообщество о предпринимаемых мерах по созданию благоприятных условий для перевозок грузов по коридору.

Международная поддержка развития коридора может осуществляться по следующим направлениям.

- Создание веб-портала по МТК «Север — Юг», на котором будут размещены условия перевозок, тарифы, необходимая контактная информация.
- Участие в работе ООН, ее региональных комиссий и специализированных международных организаций (ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, КВПНРМ и др.).
- Продвижение коридора в рамках региональных и отраслевых международных организаций — ОСЖД, ОЭС, СПЕКА, «Каспийской пятерки» и др.
- Многосторонние и двусторонние соглашения и меморандумы о развитии МТК «Север — Юг».
- Инвестиционное сотрудничество с МБР для привлечения инвестиций в развитие коридора.
- Организация демонстрационных прогонов поездов, автокараванов и рейсов контейнерных и паромных судов на Каспии с иранскими и индийскими/пакистанскими грузами.
- Продвижение МТК «Север — Юг» на международных конференциях и публикации о коридоре в прессе и в интернет-ресурсах.

Результатами работы по устранению барьеров на МТК «Север — Юг» должны стать:

- Повышение эффективности функционирования транспортных комплексов каждого из государств, участвующих в развитии МТК «Север — Юг».
- Повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры международного значения, входящей в Евразийский транспортный каркас и обеспечивающей взаимные и транзитные перевозки грузов, а также соответствующий рост объемов взимаемых платежей.
- Развитие рынка транспортных услуг и повышение качества логистических и контейнерных сервисов.
- Более полная реализация транзитного потенциала Каспийского региона на направлениях перевозок между Европой, Азией и Ближним Востоком (эффективное сопряжение коридоров и маршрутов в направлениях север — юг и запад — восток).
- Внедрение инноваций, а также передового опыта и наилучших практик на транспорте и в сфере логистики.
- Повышение безопасности дорожного движения и транспортной безопасности в Каспийском регионе ([World Bank, 2021](#)).
- Развитие многостороннего формата диалога по проблемам развития маршрутов МТК «Север — Юг».

- Устойчивый рост мобильности населения вдоль коридора, объемов международных пассажирских перевозок, которые будут увеличиваться вслед за перевозками грузовыми (World Bank, SuM4All, 2022).

Механизмами реализации мер по координации развития МТК «Север — Юг» и устранению нефизических барьеров могут стать:

- Межгосударственные программы и планы действий по развитию транспортно-логистической инфраструктуры коридора (Институт АБР, 2015).
- Организация регулярных встреч министров транспорта стран — участниц коридора, а также встреч представителей деловых кругов и ассоциаций в сфере транспорта.
- Вовлечение в реализацию региональных проектов по развитию МТК «Север — Юг» частных инвесторов, а также соответствующих международных организаций и банков развития.
- Расширение использования многосторонних правовых инструментов, зафиксированных в международных соглашениях и конвенциях ООН в области транспорта.
- Совершенствование двусторонней и многосторонней договорно-правовой базы сотрудничества государств Каспийского региона, в том числе путем внесения изменений и дополнений в действующие двусторонние межправительственные соглашения, а также заключения новых многосторонних соглашений, в частности, многостороннего соглашения о международном торговом судоходстве на Каспийском море.

Приложение. Перечень инвестиционных проектов по развитию МТК «Север — Юг»

1 2 3 Группы проектов по приоритетности реализации

Проекты, для реализации которых могут привлекаться средства внешних инвесторов, в том числе МБР

Проекты, реализуемые за счет использования средств государственных бюджетов

Стоимость проектов приведена в долл. США при пересчете из национальных валют по курсу на 01.01.2022
Стоимость проектов, помеченных знаком (*), – экспертная оценка на основе данных из открытых источников

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
Азербайджанская Республика									
1	1. Модернизация железнодорожного участка Алят — Астара	Западный	Железнодорожный	Укладка дополнительного главного пути и электрификация всего участка	1190		2019–2027	ADY (Азербайджанские железные дороги)/н.д.	Увеличение пропускной способности азербайджанских участков МТК «Север — Юг»
1	2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит — Ялама	Западный	Железнодорожный	Реконструкция железнодорожного участка длиной 166,5 км, мостов и водопроводов, ремонт пешеходных переходов	200		2019–2023	ADY (Азербайджанские железные дороги)/АзБР	Увеличение пропускной способности азербайджанских участков МТК «Север — Юг» и повышение безопасности движения поездов
2	3. Строительство участков железной дороги Горадиш — Агбенд	Западный	Железнодорожный	Строительство двухпутной железной дороги и другой необходимой инфраструктуры в Нахичеванской Автономной Республике. Длина линии 110 км, по состоянию на июнь 2022 г. готовность составляет 50%	400*)		2023	ADY (Азербайджанские железные дороги)	Восстановление железнодорожного сообщения с Ираном через Нахичеванскую область Азербайджана, ЖДПП Джюльфа, и интеграция РА в систему железнодорожных перевозок по МТК «Север — Юг»

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
❶	4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская	Западный	Пункт пересечения границы	Увеличение числа приемоотправочных путей, расширение площадок для перегрузки грузов и СВХ, установка дополнительного перегрузочного оборудования	60*)		2025–2030	ADY (Азербайджанские железные дороги)	Увеличение пропускной способности ЖДПП Астара станет актуальным после запуска в эксплуатацию участка Решт — Астара и позволит сократить время перегрузки контейнеров и других грузов на азербайджано-иранской границе
❶	5. Модернизация ЖДПП Самур	Западный	Пункт пересечения границы	Модернизация железнодорожного перехода Самур — Дербент на основном направлении Западного маршрута МТК «Север — Юг». Увеличение пропускной способности ЖДПП Самур направлено на синхронизацию реконструкции сопредельного ЖДПП Дербент в Дагестане	75*)		2025–2030	ADY (Азербайджанские железные дороги)	Сокращение времени пересечения азербайджано-русской границы для грузов, перевозимых по МТК «Север — Юг»
❸	6. Строительство терминала для сыпучих грузов в новом морском порту Баку (Алят)	Транскаспийский	Морской порт	Строительство терминала порта для насыпных грузов, который может быть использован, в том числе для перевалки удобрений, мощностью до 2,5–3 млн тонн в год. Второй этап развития морского торгового порта Баку (Алят). Строительство терминала включено в перечень проектов в рамках Инициативы ОПОП	5*)		2023	Морской торговый порт Баку	Увеличение пропускной способности контейнерных терминалов и терминала ро-ро в порту Алят позволит повысить объемы контейнерных и мультимодальных перевозок между портами на Каспии
❸	7. Этап 3 строительства нового морского порта Баку (Алят)	Транскаспийский	Морской порт	Строительство новых причалов, расширение контейнерного терминала, терминала ро-ро. Грузооборот порта на этапе 3 проекта строительства порта должен быть увеличен до 21–25 млн тонн, в том числе 1 млн ДФЭ. Этап 3 строительства порта включен в число проектов в рамках Инициативы ОПОП	150*)		2025	Морской торговый порт Баку	Увеличение пропускной способности контейнерных терминалов и терминала ро-ро в порту Алят позволит повысить объемы контейнерных и мультимодальных перевозок между портами на Каспии

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
1	8. Строительство участков скоростной автомагистрали Баку — граница с Российской Федерацией	Западный	Авто-дорожный	Строительство новой скоростной автомагистрали протяженностью 150 км позволит сократить расстояние от Баку до границы с Россией на 16 км. Строительство осуществляется поэтапно на пяти участках. Автомагистраль будет эксплуатироваться на принципах платности	706		2023	Государственное агентство автодорог Азербайджана	Повышение пропускной способности, скоростей и безопасности движения, сокращение времени доставки грузов по коридору
Республика Армения									
1	9. Строительство участка автодороги Каджаран — Агарак до границы с Ираном	Западный	Авто-дорожный	Входит в состав южного скоростного шоссе «Север — Юг» в Армении общей протяженностью 566 км. Реконструируемый участок дороги протяженностью 32 км будет доведен до 2-й технической категории с расчетной скоростью 80 км/ч. Участок дороги будет включать в себя 18 мостов, 3 тоннеля, самый длинный из которых составит 7,5 км. Большегрузные автомобили будут иметь собственную полосу движения, что облегчит перевозку грузов	249*)		2028*)	Правительство Республики Армения, ЕФСР	Создание прямого автодорожного выхода на сеть иранских автомагистралей и к иранским портам Персидского залива, обеспечение альтернатив для внешней торговли Армении
1	10. Строительство участка автодороги Гюмри — Бавра	Западный	Авто-дорожный	Автодорога длиной 45 км входит в Северный участок V скоростного шоссе «Север — Юг» в Армении общей протяженностью 566 км	200*)		2028*)	Правительство Республики Армения/н.д.	Создание прямого автодорожного выхода на сеть иранских автомагистралей и к иранским портам Персидского залива, обеспечение альтернатив для внешней торговли Армении
1	11. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан — Каджаран	Западный	Авто-дорожный	Тоннель должен стать элементом Северного участка IV скоростного шоссе «Север — Юг» в Армении общей протяженностью 566 км	920*)		2028*)	Правительство Республики Армения/н.д.	Создание прямого автодорожного выхода на сеть иранских автомагистралей и к иранским портам Персидского залива, обеспечение альтернатив для внешней торговли Армении

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	12. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан — Каджаран	Западный	Авто-дорожный	Тоннель длиной 7 км должен стать элементом Северного участка IV скоростного шоссе «Север — Юг» в Армении общей протяженностью 566 км	250*)		2028*)	Правительство Республики Армения/н.д.	Создание прямого авто-дорожного выхода на сеть иранских автомагистралей и к иранским портам Персидского залива, обеспечение альтернатив для внешней торговли Армении
2	13. Строительство армянского участка железной дороги Ерасх — Садарак — Джульфа — Ордубад — Мегри — Горадиэ	Западный	Железнодорожный	Строительство двухпутной железной дороги и другой необходимой инфраструктуры, соединяющих Армению с ЖДПП Джульфа в Нахичеванской Автономной Республике Азербайджана. В марте 2022 г. начаты полевые работы	230		н.д.	Южно-Кавказская железная дорога	Восстановление железнодорожного сообщения между Арменией и Ираном через Нахичеванскую область Азербайджана, ЖДПП Джульфа, и интеграция РА в систему перевозок по МТК «Север — Юг»
Грузия									
1	14. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети — Коби	Западный	Автомобильный	Спрямляющий участок Квешети — Коби длиной 22,7 км на Военно-Грузинской дороге будет включать шесть мостов и пять тоннелей, самый протяженный из которых — 9 км. Благодаря тоннелю и обходному участку удастся переключить грузопотоки с Крестового перевала, движение по которому перекрывается в среднем на 100 дней в году из-за снегопадов и угрозы схода снежных лавин	558,6	475,0 (405,0 — ЕБРР, 60 — АБР)	2024	Правительство Грузии, АБР и ЕБРР	Увеличение пропускной способности МАПП Дарьяли/Верхний Ларс в 6,5 раза в 2025 г. по сравнению с 2021 г. Кардинальное сокращение простоев автотранспортных средств, повышение безопасности движения, сокращение времени доставки грузов между Беларусью/Россией, Грузией, Арменией и Турцией

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
Исламская Республика Иран									
1	15. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт — Астара Иранская	Западный	Железнодорожный	Единственный недостроенный участок Западного железнодорожного маршрута МТК «Север — Юг» (180 км) проходит вдоль прибрежной зоны на Каспии, что затрудняет работы и увеличивает стоимость выкупа земель для строительства	1000*)		2022–2024	Правительство Ирана, RAI (Железные дороги Ирана)	Создание достаточных условий для запуска сквозных контейнерных сервисов на порт Бендер-Аббас из России, Беларуси и Азербайджана. Снижение стоимости и увеличение скорости доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	16. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин — Кум	Западный, Транс-каспийский	Железнодорожный	Строительство нового железнодорожного участка позволит высвободить пропускные способности на старой линии для пропуска грузовых поездов по МТК «Север — Юг»	500*)		не определен	Правительство Ирана, RAI (Железные дороги Ирана)	Повышение пропускной способности сети иранских железных дорог, сокращение сроков доставки грузов по МТК «Север — Юг» на территории Ирана
2	17. Модернизация железнодорожных участков Кум — Бафк, Бафк — Керман, Керман — Захедан	Западный, Восточный, Транс-каспийский	Железнодорожный	Строительство вторых путей и электрификация участков ключевых железнодорожных линий на территории Ирана, обеспечивающих смешанное грузовое и пассажирское движение	400*)		не определен	Правительство Ирана, RAI (Железные дороги Ирана)	Повышение пропускной способности сети иранских железных дорог, сокращение сроков доставки грузов по МТК «Север — Юг» на территории Ирана
2	18. Строительство и модернизация железнодорожного участка Захедан — Бирджанд	Восточный	Железнодорожный	Участок Захедан — Бирджанд протяженностью 460 км является элементом будущей железнодорожной магистрали Чабахар — Захедан — Мешхед (общая протяженность 1528 км) от нового порта Чабахар в направлении крупных транспортных узлов страны. Строительные работы начались в июне 2020 г.	775		2022 (первая секция)	Правительство Ирана, RAI (Железные дороги Ирана)	Создание спрямляющего железнодорожного коридора, который будет стыковаться с линиями, соединяющими Иран с Афганистаном и Туркменистаном. После строительства новых участков новый порт Чабахар получит железнодорожные подходы (в настоящее время к порту подходят только автодороги), что сделает его полноценным элементом МТК «Север — Юг»

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
2	19. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар — Фарах — Бам	Западный, Восточный, Транс-каспийский	Железнодорожный	Строительство спрямляющей линии протяженностью 600 км от нового порта Чабахар и ее стыковки с действующей железнодорожной линией Захедан — Керман	1500*)		не определен	Правительство Ирана, RAI (Железные дороги Ирана)	Повышение пропускной способности линии с обеспечением скорости движения грузовых поездов до 120 км/ч
2	20. Строительство нового морского порта Чабахар	Западный, Восточный, Транс-каспийский	Морской порт	Строительство причалов нового морского порта на берегу Персидского залива, контейнерного терминала и терминала для генеральных грузов	150		2024	Правительство Ирана, порт Чабахар	Создание мощного торгового порта, ориентированного на Индию (Индия является одним из инвесторов в развитие порта), который стал бы альтернативой порту Бендер-Аббас
2	21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз — Маранд — Базарган	Западный	Автомобильный	Скоростная автомагистраль длиной 223 км является ключевым звеном автодорожного коридора Иран — Турция. В будущем она должна связать строящуюся автомагистраль «Север — Юг» на территории Армении с автомагистралью Тебриз — Зенджан — Казвин — Тегеран	2000		2025	Иранская государственная Construction and Development of Transportation Infrastructures Company/турецкая Bergiz Construction	Повышение скоростей и безопасности дорожного движения, сокращение времени доставки грузов между Арменией и Ираном, Ираном и Турцией
3	22. Строительство автомагистрали Базарган — порт Бендер Имам Хоменеи	Западный	Автомобильный	Скоростная автомагистраль протяженностью 1025 км должна связать один из крупнейших пунктов пересечения границы между Ираном и Турцией с морским торговым портом Бендер Имам Хоменеи на побережье Персидского залива	4100		не определен	Правительство Ирана подписало с ANAS соглашение о реализации проекта	Ввод в эксплуатацию автомагистрали обеспечит кратчайший выход с территории Армении по автодорожной автомагистрали «Север — Юг» к морскому порту на берегу Персидского залива

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	23. Модернизация железнодорожной линии Гермсар — Инче Бурун	Восточный	Железнодорожный	Электрификация железнодорожной линии от границы с Туркменистаном, ЖДПП Инче Бурун (Incheh Borun, Golestan), до железнодорожного узла Гермсар (Garmsar, Semnan). Стандарт электрификации — 25 кВ 50 Гц. Кроме этого, предусматривается модернизация пути для повышения скоростей движения поездов, поставка электровазозов и их техническое обслуживание. В июле 2018 г. реализацию проекта начала дочерняя компания Российских железных дорог «РЖД-Интернешнл», однако в апреле 2020 г. вышла из него из-за опасения вторичных санкций. В 2022 г. для реализации данного проекта планируется привлечь российский экспортный кредит	1200		не определен	Правительство Ирана	Рост скоростей движения грузовых поездов и повышение пропускной способности как самой железнодорожной линии, так и МТК «Север — Юг» на его Восточном маршруте в целом
1	24. Строительство автодороги Серджан — Бендер-Аббас	Западный, Транскаспийский	Автодорожный	Строительство первого участка длиной 60 км будущей скоростной автомагистрали Нетенз — Серджан — Бендер-Аббас (700 км) осуществляется совместными усилиями иранского правительства и частного бизнеса	47,4		не определен	Правительство Ирана/Construction and Development of Transportation Infrastructures Company	Создание скоростной автомагистрали к порту Бендер-Аббас позволит сократить время и стоимость доставки грузов. После ввода в эксплуатацию всей автомагистрали Нетенз — Серджан — Бендер-Аббас более 50% протяженности автодорожного маршрута МТК «Север — Юг» на территории Ирана будет проходить в обход городов по скоростным автострадам, обладающим высокой пропускной способностью

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
2	25. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай	Западный, Транс-каспийский, Восточный	Морской порт	Строительство нового механизированного терминала для перегрузки минеральных удобрений, строительных и других сырьевых навалочных грузов. Терминал расположен в 15 км от основных терминалов порта Бендер-Аббас. Проект будет реализован в три этапа частным подрядчиком	1200		не определен	Иранская организация портов и морского транспорта	Расширение перерабатывающих способностей по перевалке навалочных сырьевых грузов и минеральных удобрений через иранские порты Персидского залива. Создание альтернативного маршрута для экспорта минеральных удобрений из стран ЕАЭС
Республика Казахстан									
1	26. Реконструкция автодороги граница РФ — Актобе — Атырау — граница РФ	Восточный	Авто-дорожный	Автодорога входит в Восточный автодорожный маршрут МТК «Север — Юг» и свяжет порт Актау с будущей скоростной автомагистралью Актау — Туркменбаши. Реконструкция позволит существенно улучшить дорожные условия на общей протяженности дороги в 277 км	350		2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростного режима и одновременно безопасности дорожного движения. Привлечение грузопотоков российско-казахстанской торговли. Повышение доступности международных портов Актау и Курык. Создание условий для развития международных перевозок по Восточному маршруту МТК «Север — Юг»
1	27. Реконструкция автодороги Актау — Бейнеу	Восточный	Авто-дорожный	Автодорога общей протяженностью 460 км обеспечивает подходы к морским портам Актау/ Курык. Реконструкция позволит улучшить дорожные условия	193		н.д.	КазАвтоЖол	Повышение качества автодороги создаст условия для развития международных мультимодальных (автомобильно-морских) перевозок, в том числе между Казахстаном и Ираном, по Восточному маршруту МТК «Север — Юг»

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
				всего	в том числе из привлекаемых источников			
28. Модернизация автодороги Актобе — Макат	Восточный	Авто-дорожный	Автодорога соединяет коридоры 1 и 6 ЦАРЭС, а также обеспечивает кратчайший выход на Восточный автодорожный маршрут МТК «Север — Юг» из Оренбургской области России	566		н.д.	КазАвтоЖол/Азиатский банк развития	Повышение качества автодорог на участках, соединяющих российские регионы Южного Урала с казахстанским Прикаспием, создаст условия для развития международных автоперевозок между Россией и Ираном по Восточному маршруту МТК «Север — Юг»
29. Модернизация автодороги Актобе — Кандыагаш	Восточный	Авто-дорожный	Автодорога является частью альтернативного маршрута Актобе — Макат, обеспечивающего выход для грузов из российских районов Южного Урала на Восточный маршрут МТК «Север — Юг»	167		н.д.	КазАвтоЖол	Повышение качества автодорог на участках, соединяющих российские регионы Южного Урала с казахстанским Прикаспием, создаст условия для развития международных автоперевозок между Россией и Ираном по Восточному маршруту МТК «Север — Юг»
30. Реконструкция автодороги Астана — Караганды — Балхаш — Бурылбайтал — Курты — Капшагай	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи между Китаем и Ираном по стыкующимся направлениям коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг»	600		2022	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
31. Реконструкция автодороги Мерке — Бурылбайтал	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи между Китаем и Ираном по стыкующимся направлениям коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг»	80		2020–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
32. Реконструкция автодороги Уральск — Атырау	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг»	47		2020–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север – Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
				всего	в том числе из привлекаемых источников			
33. Реконструкция автодороги Астана – Аркалык – Торгай – Иргиз – Шалкар – Кандыагаш	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	725		2020–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
34. Реконструкция автодороги Туркестан – Кентау	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	20		2023	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
35. Строительство автодороги Шалкар – Бозой – граница Узбекистана	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	230		2023–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
36. Реконструкция автодороги Семей – Усть-Каменогорск	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	150		2023–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
37. Реконструкция автодороги Жезказган – Аркалык – Петропавловск	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	75		2023–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
38. Реконструкция автодороги Кызылорда – Жезказган – Караганды	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи между Китаем и Ираном по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	177		2023–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов
39. Реконструкция автодороги Уральск – граница РФ (на Оренбург)	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит развивать транспортные связи по стыкующимся направлениям коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг»	38		2023–2025	МИИР, КазАвтоЖол	Повышение скоростей и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
3	40. Модернизация участка Достык — Мойынты	Восточный	Железнодорожный	Укладка вторых главных путей, модернизация и реконструкция станционных путей, модернизация искусственных сооружений. Общая протяженность линии — 830 км	2000		2022–2025	МИИР, КТЖ	Создание условий для развития международных перевозок между Китаем и Ираном с учетом стыковок МТК «Запад — Восток» и «Север — Юг». Повышение скорости контейнерных поездов до 1500 км/сутки. Увеличение пропускной способности участка в пять раз
3	41. Строительство железнодорожной линии Дарбаза — Мактаарал	Восточный	Железнодорожный	Строительство линии обеспечит доступ для грузопотоков из Казахстана на территорию Узбекистана и далее в направлении Туркменистана и Ирана. Протяженность участка 115 км	340		2024–2025	МИИР, КТЖ	Сократит транзитное расстояние между странами Центральной Азии, а также обеспечит выход из Казахстана на Узбекистан через действующий пункт пропуска
3	42. Строительство железнодорожного обхода узла Алматы	Восточный	Железнодорожный	Вывод транзитного движения, в том числе контейнерных поездов за пределы железнодорожного узла. Протяженность линии 73 км	250		2023–2024	МИИР, КТЖ	Разгрузит Алматинский узел на 30% и сократит время доставки грузов до 24 часов. Будет способствовать увеличению перевозок из Китая в направлении Ирана
3	43. Строительство судостроительной верфи в районе порта Курык	Восточный	Судостроение	Судоверфь будет предназначена для строительства обеспечивающего флота на Каспийском шельфе	18*)		н.д.	Eni/Royal Haskoning DHV and Witteveen+Bos	Строительство обеспечивающего флота позволит поддерживать гарантированные глубины и судходную обстановку в казахстанском секторе Каспийского моря
2	44. Строительство универсального терминала в морском порту Курык	Восточный	Морской порт	Терминал сможет осуществлять перевалку 3 млн тонн различных грузов, включая контейнеры, генеральные и насыпные (в частности, зерновые) грузы	154		2022	Quryq Port/ Daryn Partners	Увеличение пропускной способности порта для перевалки контейнерных и генеральных грузов, а также зерна

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
2	45. Развитие терминальных мощностей в морских портах Актау и Курык	Восточный	Морской порт	Развитие терминальных мощностей для перегрузки контейнеров, зерна и генеральных грузов позволит создать логистический хаб в районе портов Актау и Курык, увеличить интенсивность судозаходов, объемы перевозок грузов, в том числе контейнеров, между каспийскими портами	24		2025	Quryq Port	Увеличение пропускной способности порта для перевалки контейнерных и генеральных грузов, а также зерна
2	46. Строительство двух универсальных паромов	Транс-каспийский	Морской	Паромы будут поставлены на морские линии, соединяющие порты Актау и Курык с другими портами на Каспии	66	66	2023	ТОО «НМСК «Казмор-трансфлот» (инициатор проекта)	Увеличение частоты курсирования судов позволит повысить пропускную способность мультимодальных автомобильно-морских сообщений на Каспии. Суда могут быть поставлены в том числе на линии, соединяющие порты Казахстана и порты Ирана, хотя основным направлением должно стать Актау — Баку
2	47. Строительство четырех фидерных судов (контейнеровозов)	Транс-каспийский	Морской	Фидерные суда будут поставлены на морские линии, соединяющие порты Актау и Курык с другими портами на Каспии	53		2023	ТОО «НМСК «Казмор-трансфлот» (инициатор проекта)	Увеличение частоты курсирования фидерных судов позволит повысить пропускную способность контейнерных линий на Каспии. Суда могут быть поставлены в том числе на линии, соединяющие порты Казахстана и порты Ирана, хотя основным направлением должно стать Актау/Курык — Баку/Алят

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
Российская Федерация									
3	48. Реконструкция автомобильного моста через реку Волга на автомагистрали М-10 в Тверской области	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Реконструкция моста позволит устранить узкие места на основном автодорожном направлении МТК «Север — Юг» — участке по обходу Твери	149	0	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
1	49. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр	Западный	Пункт пересечения границы	МАПП Яраг-Казмаляр является основным пунктом пропуска на западном автодорожном маршруте МТК «Север — Юг» на российско-азербайджанской границе. С момента запуска в эксплуатацию нового МАПП Тагир-кент-Казмаляр в 2022 г. стало возможным переключить часть потока автотранспортных средств с МАПП Яраг-Казмаляр и сократить очереди и время пересечения границ. В результате реконструкции пропускная способность должна возрасти с 500 до 1400 ТС в сутки, а грузопоток возрастет до 2,3–2,9 млн тонн с перспективой увеличения до 3,5–4 млн тонн	40*)	0	2023	Федеральный бюджет	Сокращение времени на пересечение границы и времени доставки грузов. Привлечение грузопотоков российско-азербайджанской торговли, а также транзита грузов в/из Ирана. Создание условий для развития международных перевозок по Западному маршруту МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	50. Реконструкция МАПП Караозек	Восточный	Пункт пересечения границы	МАПП Караозек расположен на автодороге Атырау — Астрахань — основном автодорожном Восточном маршруте МТК «Север — Юг», относится к одному из шести МАПП, обеспечивающих российско-казахстанские связи. В то же время МАПП Караозек является объектом незавершенного строительства, а состояние его инфраструктуры не соответствует Единым типовым требованиям к оборудованию и материально-техническому оснащению сооружений для организации пограничного контроля. Реконструкция МАПП Караозек осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г. В результате реконструкции пропускная способность должна возрасти с 800 до 2000 ТС в сутки	38,7	0	2022	Федеральный бюджет	Сокращение времени на пересечение границы и времени доставки грузов. Привлечение грузопотоков российско-казахстанской торговли. Создание условий для развития международных перевозок по Восточному маршруту МТК «Север — Юг»
1	51. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II	Западный	Пункт пересечения границы	МАПП Верхний Ларс расположен на автодороге Владикавказ — Тбилиси, относящейся к автодорожному коридору «Север — Юг», соединяющему Россию, Грузию и Армению. МАПП Верхний Ларс является единственным действующим на российско-грузинской границе и играет ключевую роль для обеспечения прямых международных перевозок между Арменией и другими государствами — членами ЕАЭС. Проект предусматривает строительство новых полос для легкового, грузового и автобусного транспорта с доведением их числа до 39. Увеличение пропускной способности до 2,5 тыс. автомобилей в сутки с потенциалом дальнейшего увеличения до 4 тыс.	25*)	0	2023	Федеральный бюджет	Значительное сокращение времени на пересечение границы и времени доставки грузов. Создание условий для развития международных перевозок грузов между Арменией и странами ЕАЭС, а также третьими странами. Повышение пропускной способности МАПП позволит развивать перевозки грузов также на направлениях Россия/Беларусь — Грузия, Россия/Беларусь — Турция

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
1	52. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс	Западный	Автомобильный, пункт пересечения границы	Объекты придорожного сервиса и ТЛЦ будут расположены на российской стороне МАПП Верхний Ларс. Предполагается построить открытые и закрытые СВХ, в том числе для скоропортящихся грузов, площадку (зону) под мобильный инспекционно-досмотровый комплекс, гостиницу для водителей, открытые стоянки для автотранспортных средств и др. Предусмотрено создание системы «электронная очередь»	20*)	20*)	2024	н.д.	Создание условий для перегрузки, хранения и таможенного оформления грузов, перевозимых по автодорожному маршруту «Север — Юг» между Россией, Беларусью, Грузией, Арменией, Турцией и Ираном
1	53. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент	Западный	Железнодорожный	Строительство новой пограничной станции и перенос ЖДПП на нее из города Дербента с целью увеличения объема перевозок до 15 млн тонн к 2025 г. (+7,1 млн тонн к текущему заданию) с перспективой увеличения объемов до 20 млн тонн, с резервированием необходимого землеотвода (до 2030 г.)	75*)	0	2025–2030	Федеральный бюджет	Увеличение пропускной способности пункта пропуска и железнодорожного участка МТК «Север — Юг» между Россией и Азербайджаном, ускорение прохождения поездов через ЖДПП Дербент
2	54. Электрификация участка Ртищево — Кочетовка	Транскаспийский, Западный	Железнодорожный	Реализация проекта осуществляется в четыре этапа. Разработана проектная документация, работы планируется осуществить в 2022–2023 гг. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.	684		2024	Федеральный бюджет, инвестиционная программа ОАО «РЖД»	Повышение пропускной способности основного железнодорожного маршрута МТК «Север — Юг» от Москвы до Астрахани. Сокращение времени перевозки грузов за счет повышения скоростей движения

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
2	55. Строительство западного обхода Саратовского узла с усилением участка Липовский — Курдюм	Транс-каспийский, Западный	Железнодорожный	Строительство новой железнодорожной электрифицированной линии Курдюм — Ивановский (52,2 км) со строительством электрифицированных соединительных путей со станций Татищево и Буркин. Строительство второго электрифицированного пути Липовский — Курдюм длиной 26,6 км. В местах пересечения с автомобильными дорогами планируется строительство и переустройство автодорожных путепроводов. Максимальная скорость движения грузовых поездов на новых участках составит до 90 км/ч, контейнерных и рефрижераторных — до 120 км/ч. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.	760		2025	Федеральный бюджет, инвест-программа ОАО «РЖД»	Повышение пропускной способности основного железнодорожного маршрута МТК «Север — Юг» от Москвы до Астрахани. Сокращение времени перевозки грузов за счет повышения скоростей движения
1	56. Развитие и модернизация инфраструктуры участка Аксарайская — Саратов	Транс-каспийский, Восточный, Западный	Железнодорожный	Строительство вторых главных путей, усиление устройств электроснабжения, развитие станций	13,5		2025	Инвест-программа ОАО «РЖД»	Повышение пропускной способности подходов к портам Астрахань и Оля, сокращение времени доставки грузов
1	57. Реконструкция участка Трубная — В. Баскунчак — Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией	Восточный	Железнодорожный	Строительство дополнительных главных путей на участке Трубная — Ахтуба с созданием и реконструкцией системы сигнализации, централизации и блокировки, системы связи и с удлинением приемоотправочных путей прилегающих станций, а также строительство железнодорожного моста через реку Ахтуба	25,6*)	0	2023	Инвест-программа ОАО «РЖД»	Повышение пропускной способности линии (с 26 до 50 пар поездов в сутки), привлечение дополнительных грузопотоков на Восточный маршрут МТК «Север — Юг»

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
1	58. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская — Астрахань	Восточный	Железнодорожный	Реконструкция мостов позволит повысить скоростной режим движения поездов, увеличить вес пропускаемых поездов, обеспечить возможность перевозки крупногабаритных грузов	13,5*)	0	2025	Инвест-программа ОАО «РЖД»	Повышение пропускной способности участка за счет увеличения скоростей движения по мостам до 100 км/ч, привлечение дополнительных грузопотоков на Восточный маршрут МТК «Север — Юг»
1	59. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области	Транскаспийский	Морской порт	Строительство морского терминала по перевалке контейнеров, генеральных грузов, масла и зерна на территории особой экономической зоны Астраханской области, прилегающей к 8 и 9 причалам действующего морского порта Оля (общая проектная мощность 2,5 млн тонн в год). Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. предусматривает увеличение мощности российских морских портов Каспийского бассейна на 1 млн тонн к 2024 г.	56,6		2024	Правительство Астраханской области, ПЛК «Каспий»/н.д.	Повышение перерабатывающей способности порта Оля, рост грузопотоков между портом Оля и портами Туркменистана и Ирана
3	60. Строительство моста через Волгу на автодороге А-298 Саратов — Озинки — граница с Казахстаном	Западный, Транскаспийский, Восточный	Автодорожный	Строительство мостового перехода позволит создать южный обход Саратова на стыке автомагистралей А-298 и Р-228 Сызрань — Саратов — Волгоград	1807,8		2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	61. Реконструкция автодороги Р-228 Сызрань — Саратов — Волгоград на участке 291–325 км (этапы 3-й и 4-й)	Западный, Транскаспийский	Автодорожный	Реконструкция автодороги на участках в Саратовской области	56,5		2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
2	62. Реконструкция автодороги Р-228 Сызрань — Саратов — Волгоград на участке 291–325 км (этапы 5-й и 6-й)	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Реконструкция автодороги на участках в Саратовской области	47,1		2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	63. Строительство автодороги Р-229 Самара — Пугачев — Энгельс — Волгоград на участке обхода гор. Пугачев	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Реконструкция автодороги на участках в Саратовской области	111,7		2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	64. Реконструкция автомагистрали А-181 Санкт-Петербург – граница с Финляндией на участке 65–100 км	Западный	Авто-дорожный	Проект предполагает строительство и модернизацию участка с 65 по 100 км автомагистрали А-181 «Скандинавия», являющейся основным направлением Панъ-европейского транспортного коридора № 9 и МТК «Север — Юг»	71,3		2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	65. Реконструкция автомагистрали А-181 Санкт-Петербург — граница с Финляндией на участке 100–134 км	Западный	Авто-дорожный	Проект предполагает строительство и модернизацию участка с 100 по 134 км автомагистрали А-181 «Скандинавия», являющейся основным направлением Панъ-европейского транспортного коридора № 9 и МТК «Север — Юг»	205,9		2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	66. Реконструкция автомагистрали А-181 Санкт-Петербург — граница с Финляндией на участке 134–160 км	Западный	Авто-дорожный	Проект предполагает строительство и модернизацию участка со 134 по 160 км автомагистрали А-181 «Скандинавия», являющейся основным направлением Панъ-европейского транспортного коридора № 9 и МТК «Север — Юг»	605,7		2023–2028	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
3	67. Реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» на участке 45–66 км	Западный	Авто-дорожный	Участок расположен на ответвлении МТК «Север — Юг» от Москвы в направлении Беларуси, стран Балтии, Польши и Германии	20,2		2024	Федеральный бюджет Российской Федерации	Повышение пропускной способности и скоростного режима позволит сократить время доставки грузов по ответвлению МТК «Север — Юг» на Беларусь и страны Европы
3	68. Реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» на участке 66–84 км	Западный	Авто-дорожный	Участок расположен на ответвлении МТК «Север — Юг» от Москвы в направлении Беларуси, стран Балтии, Польши и Германии	460,4	40,5	2027	31,15 млрд руб. — федеральный бюджет, 3,06 млрд руб. — внебюджетные источники	Повышение пропускной способности и скоростного режима позволит сократить время доставки грузов по ответвлению МТК «Север — Юг» на Беларусь и страны Европы
3	69. Строительство транспортной развязки на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» на участке 59 км	Западный	Авто-дорожный	Участок расположен на ответвлении МТК «Север — Юг» от Москвы в направлении Беларуси, стран Балтии, Польши и Германии	28,3		2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности и скоростного режима позволит сократить время доставки грузов по ответвлению МТК «Север — Юг» на Беларусь и страны Европы
3	70. Строительство транспортной развязки на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» на участке 86 км	Западный	Авто-дорожный	Участок расположен на ответвлении МТК «Север — Юг» от Москвы в направлении Беларуси, стран Балтии, Польши и Германии	67,3		2025	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности и скоростного режима позволит сократить время доставки грузов по ответвлению МТК «Север — Юг» на Беларусь и страны Европы
2	71. Строительство автомагистрали М-11 Москва — Санкт-Петербург на участке 149–208 км, этап 3-й	Западный	Авто-дорожный	Участок обхода Твери является последним недостроенным участком на скоростной платной автомагистрали М-11	824,5	83,5	2024	Федеральный бюджет, средства ФНБ/внебюджетные источники	Сокращение времени в пути грузового транспорта между Санкт-Петербургом и Москвой, снижение загрузки автомагистрали М-10, также используемой для перевозок грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
3	72. Строительство транспортной развязки к аэропорту Пулково на автомагистрали М-11	Западный	Авто-дорожный	Обеспечение прямой связанности аэропорта Пулково с автомагистралью М-11 и МТК «Север — Юг»	13,5	13,5	2023	Внебюджетные источники	Улучшение логистических возможностей подвоза авиатранспортабельных грузов к аэропорту Пулково, сокращение сроков доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	73. Устранение узких мест на основных направлениях транспортных коридоров Московского региона (первая очередь)	Западный	Авто-дорожный	Реконструкция и развитие объектов инфраструктуры, на которых происходят задержки движения, в том числе грузового транспорта, на участках транспортных коридоров, в том числе МТК «Север — Юг»	119,8	0	2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	74. Устранение узких мест на основных направлениях транспортных коридоров Московского региона (вторая очередь)	Западный	Авто-дорожный	Реконструкция и развитие объектов инфраструктуры, на которых происходят задержки движения, в том числе грузового транспорта, на участках транспортных коридоров, в том числе МТК «Север — Юг»	20,2	0	2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	75. Новый скоростной обход Санкт-Петербурга (КАД-2), первая очередь	Западный	Авто-дорожный	Проект предполагает разработку, проектирование и начало строительства второго контура объездной автодороги вокруг Санкт-Петербурга	242,3	н.д.	2027	Федеральный бюджет, внебюджетные источники	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	76. Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе, этап 3	Западный	Авто-дорожный	Проект предполагает реконструкцию действующего участка КАД с расширением полос движения и реконструкцией транспортных развязок	192,5	0	2026	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
3	77. Реконструкция автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург — Мурманск — Печенга — граница с Норвегией, подъезд к Мурманску на участке 14–19 км	Западный	Авто-дорожный	Участок автомагистрали «Кола» от Санкт-Петербурга до Мурманска является ответвлением МТК «Север — Юг» на порт Мурманск и Норвегию. Проект предполагает реконструкцию дорожного полотна	8,1	0	2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
3	78. Реконструкция автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург — Мурманск — Печенга — граница с Норвегией, транспортная развязка на 19 км	Западный	Авто-дорожный	Участок автомагистрали «Кола» от Санкт-Петербурга до Мурманска является ответвлением МТК «Север — Юг» на порт Мурманск и Норвегию. Проект предполагает реконструкцию транспортной развязки	68,6	0	2025	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
3	79. Реконструкция автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург — Мурманск — Печенга — граница с Норвегией, подъезд к Мурманску на участке 51–68 км	Западный	Авто-дорожный	Участок автомагистрали «Кола» от Санкт-Петербурга до Мурманска является ответвлением МТК «Север — Юг» на порт Мурманск и Норвегию. Проект предполагает реконструкцию дорожного полотна	26,9	0	2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	80. Строительство путепровода с направленными съездами на 672 км автомагистрали М-10 «Россия» Москва — Санкт-Петербург	Западный	Авто-дорожный	Автомагистраль входит в состав основного автодорожного маршрута МТК «Север — Юг». Строительство путепровода предполагается на загруженном участке (672 км) в Ленинградской области	37,7	0	2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	81. Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» Тамбов — Волгоград — Астрахань на участке обхода Волгограда, первый этап	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Проект предполагает устранение узкого места — перенаправление грузопотоков в обход Волгограда	135,3	0	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
2	82. Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» Тамбов — Волгоград — Астрахань на участке обхода Волгограда, второй этап	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Проект предполагает устранение узкого места — перенаправление грузопотоков в обход Волгограда	219,4	0	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
2	83. Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» Тамбов — Волгоград — Астрахань на участке северного обхода Астрахани	Западный, Транс-каспийский	Авто-дорожный	Проект предполагает устранение узкого места — перенаправление грузопотоков в обход Астрахани	141,3	0	2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
1	84. Реконструкция автомобильного моста через реку Фарс (подъезд к Майкопу)	Западный	Авто-дорожный	Мост расположен на 72 км автомагистрали Р-217 «Кавказ», которая имеет важное значение для осуществления автомобильных перевозок грузов по Западному маршруту МТК «Север — Юг»	1,2	0	2023	Федеральный бюджет	Повышение скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
1	85. Строительство автодорожного обхода Гудермеса	Западный	Авто-дорожный	Строительство участка с 27 по 34 км на автомобильной дороге Р-217 «Кавказ» Владикавказ — Махачкала — граница с Азербайджаном (1-я, 2-я и 3-я очереди), которая имеет важное значение для осуществления автомобильных перевозок по Западному маршруту МТК «Север — Юг». Реализация проекта позволит перенаправить транзитный грузопоток с улично-дорожной сети Гудермеса	55,2	0	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	86. Строительство автодорожного обхода Владикавказа	Западный	Авто-дорожный	Новый участок с 10 по 25 км (2-я и 3-я очереди строительства) расположен на автомагистрали Р-217 «Кавказ» Владикавказ — Махачкала — граница с Азербайджаном, которая имеет важное значение для осуществления автомобильных перевозок грузов по Западному маршруту МТК «Север — Юг». Подъезд к Владикавказу является узким местом как для всего Западного маршрута МТК «Север — Юг», так и автодорожного маршрута Россия — Грузия — Армения через МАПП Верхний Ларс	154,8	0	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг». Повышение пропускной способности маршрута Россия — Грузия — Армения через МАПП Верхний Ларс
2	87. Строительство восточного автодорожного обхода Грозного	Западный	Авто-дорожный	Новый участок расположен на дороге -217 «Кавказ», которая имеет важное значение для осуществления автомобильных перевозок по Западному маршруту МТК «Север — Юг»	164,2	0	2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
1	88. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы	Западный	Авто-дорожный	Новый участок расположен на автомобильной дороге Р-215 Астрахань — Махачкала, которая обеспечивает связь автомагистралей Р-22 «Каспий» и Р-217 «Кавказ» и имеет важное значение для осуществления автомобильных перевозок по Западному маршруту МТК «Север — Юг». Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. предусматривает реконструкцию автодорог федерального значения на подъездах к морским портам с увеличением пропускной способности этих участков к 2024 г. до 20 тыс. ТС в сутки	417,3	0	2027	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	89. Строительство автодорожного обхода Дербента	Западный	Авто-дорожный	Строительство нового участка протяженностью 32 км на авто-дороге Р-217 «Кавказ» Владикавказ — Махачкала — граница с Азербайджаном с целью вывода транзитного движения за пределы Дербента позволит снизить временные издержки, расход топлива и выбросы парниковых газов на Западном маршруте МТК «Север — Юг»	400*)	0	2025	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
1	90. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта	Западный	Авто-дорожный	Новый участок расположен на автомобильной дороге Р-217 «Кавказ» Владикавказ — Махачкала — граница с Азербайджаном протяженностью 21 км. Ввод его в эксплуатацию позволит вывести транзитное движение за пределы Хасавюрта и снизить временные издержки, расход топлива и выбросы парниковых газов на Западном маршруте МТК «Север — Юг»	270*)	0	2025	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
3	91. Реконструкция автомобильного подъезда к аэропорту Казани	Восточный	Авто-дорожный	Участок расположен на автомобильной дороге Р-239 Казань — Оренбург — граница с Республикой Казахстан на участке с 0 по 6 км. Дорога является частью Оренбургского тракта, связывающего Россию с Казахстаном	22,9	0	2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»
3	92. Реконструкция автомобильной дороги Р-239 Казань — Оренбург — граница с Республикой Казахстан на участке подхода к пос. Сокуры (20–43 км)	Восточный	Авто-дорожный	Проект позволит реконструировать участок на подходах к аэропорту Казани по Оренбургскому тракту, связывающему Россию с Казахстаном	290,8		2023	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности, скоростного режима и безопасности движения. Сокращение времени доставки грузов по МТК «Север — Юг»

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	93. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»	Транс-каспийский	Морской	Строительство судов смешанного плавания («река-море») для перевозки контейнеров и генеральных грузов. Вместимость судна должна составить в условиях реки 429 ДФЭ, в условиях моря — 531 ДФЭ. По состоянию на середину июля 2022 г. твердых заказов на постройку нет, стоимость одного судна оценивается экспертами в 20 млн долл. Количество судов для создания линий из российских портов на Каспии — ориентировочно 20 единиц	400*)		н.д.	н.д.	Развитие контейнерных перевозок из российских портов Астрахань и Оля, а также речных портов на Волге в направлении портов Ирана, в том числе на основе расписаний судозаходов в порты
2	94. Строительство нового морского порта Лагань на Каспийском море (Республика Калмыкия)	Транс-каспийский	Морской порт	В 2020 г. начато планирование строительства порта, который должен иметь 32 перегрузочных терминала, элеваторы вместимостью 300 тыс. тонн для единовременного хранения зерновых культур и терминал наливных грузов вместимостью 500 тыс. тонн. Общая перерабатывающая способность порта — 12,5 млн тонн, в том числе 5 млн тонн — контейнеров	376,9		не определен	Федеральный бюджет/средства из внебюджетных источников	Снятие ограничений, характерных для портов Оля и Астрахань, по осадке судов в связи с заносимостью Волго-Каспийского канала, увеличение потенциала контейнерных перевозок по Транскаспийскому маршруту
2	95. Строительство скоростной автомагистрали Цемдолина — улица Портовая в Новороссийске	Западный	Авто-дорожный	Новая скоростная автомагистраль протяженностью 13 км должна обеспечить вывод транзитного движения с улично-дорожной сети и соединить трассы М-4 «Дон» и Новороссийск — Керчь. Проект предполагается реализовать на принципах концессии	1246,0	1246,0	не определен	Средства из внебюджетных источников	Повышение скоростей движения легкового и грузового транспорта. Повышение пропускной способности автодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна

Проект		Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/участники проекта	Ожидаемый результат
					всего	в том числе из привлекаемых источников			
1	96. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы	Транс-каспийский	Внутренние водные пути	Запланирована реконструкция и техническое перевооружение объектов на гидроузлах №№ 2, 3, 4, 9, Перерва, Северка, Софьино, а также в Рыбинске и на подстанции Икша-2. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.	269,2	-	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности канала до 25 млн тонн в год. Повышение безопасности судоходства
1	97. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	Транс-каспийский	Внутренние водные пути	Восстановление судоходства на участке 40 км между Нижним Новгородом и Городцом. Реализация мер по инженерной защите территории и понижению уровня грунтовых вод в зоне запланированного водохранилища. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.	296,1	-	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности внутренних водных путей на 36 млн тонн. Сокращение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 2,7 тыс. км
2	98. Строительство Багаевского гидроузла на реке Дон	Транс-каспийский	Внутренние водные пути	Обеспечение стыковки портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, обеспечение надежности и безопасности судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.	578,8	-	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности внутренних водных путей на 19 млн тонн. Сокращение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 0,6 тыс. км
1	99. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений	Транс-каспийский	Внутренние водные пути	Устранение инфраструктурных ограничений и обеспечение единой глубины 4 метра на внутренних водных путях Единой глубоководной системы для эффективного использования крупнотоннажного флота	829,7	-	2024	Федеральный бюджет	Повышение пропускной способности внутренних водных путей на 14,3 млн тонн. Сокращение протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, на 8 тыс. км

Проект	Маршрут коридора	Вид транспорта	Описание проекта, роль в развитии МТК «Север — Юг»	Стоимость проекта, млн долл.		Сроки реализации, годы	Инициатор/ участники проекта	Ожидаемый результат	
				всего	в том числе из привлекаемых источников				
Туркменистан									
1	100. Строительство автомобильной дороги Туркменбаши — Гарабогаз — граница с Республикой Казахстан и нового моста через залив Кара-Богаз-Гол	Восточный	Авто-дорожный	Предлагаемая к строительству автомагистраль (225 км) должна соответствовать стандартам II технической категории, с четырехполосным движением. Ширина земляного полотна увеличится более чем в два раза — до 22,5 м, ширина проезжей части — до 15 м. Также должен быть построен новый мост через залив Кара-Богаз-Гол, длина которого составит более 350 м	450		2029	Правительство Туркменистана/н.д.	Повышение пропускной способности и скоростного режима по Восточному автодорожному маршруту МТК «Север — Юг»
1	101. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана	Восточный	Пункт пересечения границы	ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун является ключевым на Восточном железнодорожном маршруте МТК «Север — Юг», где происходит смена ширины колеи (1435/1520) и перегрузка грузов, в том числе зерна. В результате реализации проекта должно быть увеличено число приемоотправочных путей, расширены площадки для перегрузки грузов и СВХ, установлено дополнительное перегрузочное оборудование	75*)		2029	Правительство Туркменистана/н.д.	Повышение пропускной способности пограничного перехода и увеличение объемов перевозок грузов по Восточному железнодорожному маршруту МТК «Север — Юг»
2	102. Электрификация и модернизация железнодорожной линии Туркменабат — Мары	Восточный	Железнодорожный	Линия Туркменабат — Мары протяженностью 250 км является ответвлением МТК «Север — Юг», связывающим Иран и Узбекистан через Туркменистан. Электрификация и модернизация линии Туркменабат — Мары является первым этапом, на втором и третьем этапе будут модернизированы участки Мары — Ашхабад и Ашхабад — Туркменбаши	100		н.д.	Правительство Туркменистана/АзБР — подготовка ТЭО (750 тыс. долл.)	Повышение скоростей и пропускной способности, улучшение экологических показателей работы линии

Список источников

- Винокуров, Е. и Либман, А. (2012) *Евразийская континентальная интеграция*. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evraziyskaya-kontinentalnaya-integratsiya/> (Просмотрено 28 сентября 2022).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Бабаджанян, В., Бердигулова, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Перебоев, В., Усманов, Н., Федоров, К., Харитончик, А. (2022) *Экономика Центральной Азии: новый взгляд*. Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития.
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) *Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии*. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii-/> (Просмотрено 28 сентября 2022).
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, А., Цукарев, Т. (2018) *Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС*. Доклад № 49. СПб.: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-potentsial-rosta-gruzopotokov-cherez-eaes/> (Просмотрено 28 сентября 2022).
- Всемирная таможенная организация (2017) *Руководство по транзиту: путь к эффективному транзитному режиму*. Доступно на: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf?db=web> (Просмотрено 5 октября 2022).
- ЕЭК ООН (2009) *Методологическая основа для определения общих критериев, касающихся идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры*. Доступно на: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205r.pdf> (Просмотрено 5 октября 2022).
- Институт Азиатского банка развития (АБР) (2015) *Связи Центральной Азии с глобальными экономическими центрами*. Доступно на: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/166905/adb-connecting-central-asia-economic-centers-final-report-russian.pdf> (Просмотрено 11 мая 2022).
- ООН (2021) *Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)*. Резолюция 75-й сессии, принятая Генеральной Ассамблеей 29 июля 2021 г. Доступно на: https://www.un.org/ru/ga/75/docs/75res_nocte.shtml (Просмотрено 16 августа 2022).
- Потаева, К. и Ильющенков, Д. (2022) *Россия может выделить \$1,5 млрд на железнодорожные проекты в Иране*. *Ведомости*, 26 июля. Доступно на: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/07/25/932989-rossiya-videlit-15> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- Федеральная таможенная служба (ФТС) (2022) *Россия, Иран и Азербайджан подписали меморандум об упрощении транзитных перевозок*. Пресс-релиз, 22 августа. Доступно на: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/354710> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- PortNews (2022a) «РЖД Логистика» запустила новый контейнерный железнодорожный сервис по восточной ветке МТК «Север — Юг». 5 июля. Доступно на: <https://portnews.ru/news/331734/> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- PortNews (2022b) *Судоходные линии Ирана выделили 300 контейнеров для перевозки грузов в Россию*. 13 июля. Доступно на: <https://portnews.ru/news/332193/> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- Zdmira (2022) *Иран ускоряет строительство транспортного коридора Север — Юг*. 26 апреля. Доступно на: <https://zdmira.com/news/iran-uskoryaet-stroitelstvo-transportnogo-koridora-sever-yug> (Просмотрено 29 сентября 2022).
- Arvis, J-F., Raballand, G., Marteau, J-F. (2010) *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington, DC: The World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2489> (Accessed 26 August 2022).
- Business Turkmenistan (2022) *Turkmenistan to Join North-South Corridor — Foreign Minister Meredov*. 20 August. Available at: <https://business.com.tm/post/9043/turkmenistan-to-join-northsouth-corridor-foreign-minister-meredov> (Accessed 29 September 2022).
- CAREC (2021) *CAREC Project Classification Methodology*. March. Available at: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Project-Classification_Development-Partners.pdf (Accessed 26 August 2022).
- CAREC (2022) *The Situation of Railways in CAREC Countries and Opportunities for Investment, Commercialization and Reform*. Available at: <https://www.carecprogram.org/?publication=the-situation-of-railways-in-carec-countries-and-opportunities-for-investment-commercialization-and-reform> (Accessed 26 August 2022).
- NEA (2009) *New Euro-Asian Land Transport Initiative (NELTI). Final Report. Analysis of Monitoring Data Collected on NELTI Project Routes in 2008—2009*. Undertaken by NEA Transport Research Institute (Netherlands) in cooperation with the International Road Transport Union (IRU).
- UNECE (2012) *Euro-Asian Transport Linkages. Paving the Way for a More Efficient Euro-Asian Transport. Phase II. Expert Group Report*. Available at: <https://unece.org/transport/publications/eatl-phase-ii-report> (Accessed 28 March 2022).
- UNECE (2020) *Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of Inland Transport between Europe and Asia*. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e_re.pdf (Accessed 28 March 2022).

UNESCAP (2017) *Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors to Strengthen the Intra- and Inter- Regional Transport Connectivity*. Study Report. Available at: <https://www.unescap.org/resources/comprehensive-planning-eurasian-transport-corridors-strengthen-intra-and-inter-regional> (Accessed 28 March 2022).

UNESCAP (2019a) *Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Inter-modal Transport Corridors in the ESCAP Region*. Study Report. Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf> (Accessed 28 March 2022).

UNESCAP (2019b) *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport*. Available at: <https://www.unescap.org/publications/review-sustainable-transport-connectivity-asia-and-pacific-addressing-challenges> (Accessed 22 August 2022).

UNESCAP (2022) *Strengthening Port-Hinterland Sustainable Transport Connectivity for Landlocked Developing Countries of the ESCAP Region*. January. Available at: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/PortHinterland_Feb22_revised.pdf (Accessed 22 August 2022).

Vinokurov, E. (2020) Trans-Eurasian Container Traffic: A Belt and Road Success Story. Asian Financial Cooperation Association (AFCA) Working Paper WP 20-03/69. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/339018372> (Accessed 28 March 2022).

Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Zaboev, A. (2022) International North-South Transport Corridor: Boosting Russia's "Pivot to the South" and Trans-Eurasian Connectivity. *Russian Journal of Economics* 8(2): 159-173. Available at: <https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.86617> (Accessed 28 September 2022).

Vinokurov, E., Jadriliyev, M., Shcherbanin, Yu. (2009) *The EurAsEC Transport Corridors*. EDB Sector Report, March. Available at: https://eabr.org/upload/iblock/e5a/EurAsEC_Trans_Cor.pdf (Accessed 28 September 2022).

World Bank (2021) *Socio-Economic Costs and Human Impacts of Road Accidents in Azerbaijan*. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/35986/Socio-Economic-Costs-and-Human-Impacts-of-Road-Accidents-in-Azerbaijan.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (Accessed 26 August 2022).

World Bank, SuM4All (2019) *Global Roadmap of Action. Toward Sustainable Mobility*. Contribution of the Private Sector. Available at: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/723011571411021608-0090022019/original/ContributionofthePrivateSectorGlobalRoadmapofAction.pdf> (Accessed 26 August 2022).

World Bank, SuM4All (2022) *SuM4All 2021 Annual Report. Bouncing Forward to Sustainable Mobility for All*. Available at: https://www.sum4all.org/data/files/sum-4allannualreport_2021.pdf (Accessed 26 August 2022).

Список аббревиатур

АБИИ — Азиатский банк инфраструктурных инвестиций

АБР — Азиатский банк развития

АТР — Азиатско-Тихоокеанский регион

ВТамО — Всемирная таможенная организация

ГЧП — государственно-частное партнерство

ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент

ЕАБР — Евразийский банк развития

ЕАЭС — Евразийский экономический союз

ЕБРР — Европейский банк реконструкции и развития

ЕС — Европейский союз

ЕФСР — Евразийский фонд стабилизации и развития

ЕЭК — Евразийская экономическая комиссия

ЕЭК ООН — Европейская экономическая комиссия ООН

ЖДПП — железнодорожный пункт пропуска

ЗСТ — зона свободной торговли

КВПНРМ — Канцелярия Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам

КНР — Китайская Народная Республика

КСТП — Координационный совет по трансевразийским перевозкам

МАПП — международный автомобильный пункт пропуска

МБР — многосторонний банк развития

МДП — Система международных дорожных перевозок (TIR)

МСАТ — Международный союз автомобильного транспорта

МТК — международный транспортный коридор

ООН — Организация Объединенных Наций

ОПОП — Инициатива «Один пояс, один путь» (“One Belt, One Road” Initiative, OBOR)

ОСЖД — Организация сотрудничества железных дорог

ОТЛК ЕРА — Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс

ОЭС (ЕСО) — Организация экономического сотрудничества

РФ — Российская Федерация

СВХ — склад временного хранения

СМП — Северный морской путь

СНГ — Содружество Независимых Государств

СПЕКА — Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии

США — Соединенные Штаты Америки

ТМТМ — Транскаспийский международный транспортный маршрут

ТРАСЕКА — транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия»

ТС — транспортное средство

ТЭО — технико-экономическое обоснование

ЦАРЭС — Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество

ЦИМ/СМГС — унифицированная железнодорожная накладная в соответствии с Приложением В к Конвенции

о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и Соглашением

о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)

ЭСКАТО ООН — Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана

CMR — Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road

COVID-19 — коронавирусная инфекция 2019 г.

% — процент

% г/г — годовой темп прироста

г. — год

гг. — годы

долл. — доллар

км — километр

м — метр

млн — миллион

млрд — миллиард

трлн — триллион

тыс. — тысяча



Макроэкономический обзор (RU)

Регулярная публикация, в которой представлен оперативный срез макроэкономической ситуации в странах — участницах Банка и даны оценки ее развития в краткосрочной перспективе. Является промежуточной публикацией между макроэкономическими прогнозами.



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

Экономики региона в новой реальности

В материале резюмированы итоги экономического развития государств — участников Банка в начале 2022 г. и представлен прогноз основных макроэкономических показателей стран региона на 2022–2024 гг.



Доклад 21/1 (RU)

Повышение роли национальных валют ЕАЭС в международных расчетах

Доля национальных валют ЕАЭС в обслуживании мировой торговли составляет около 2%, но внутри ЕАЭС достигнуты весомые успехи — уже 74% взаимной торговли осуществляется в национальных валютах.



Доклад 21/2 (RU/EN)

Узбекистан и ЕАЭС: перспективы и потенциальные эффекты экономической интеграции

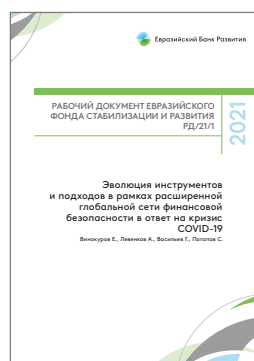
В докладе представлены оценки потенциальных эффектов от интеграции Республики Узбекистан с ЕАЭС, а также перспективные направления сотрудничества действующих стран — членов Союза с Узбекистаном.



Доклад 21/3 (RU/EN)

Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии

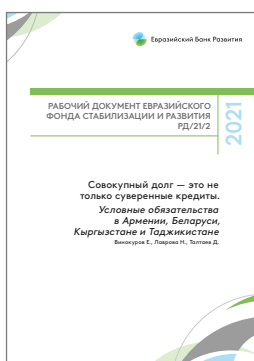
Авторы доклада проанализировали сложившуюся ситуацию в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии (ВЭК ЦА) по итогам 30 лет независимости пяти республик (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), оценили уровень сотрудничества между странами в ВЭК.



Рабочий документ РД/21/1 (RU/EN)

Эволюция инструментов и подходов в рамках расширенной Глобальной сети финансовой безопасности в ответ на кризис COVID-19

Авторы проанализировали реакцию элементов ГСФБ на кризис, вызванный пандемией COVID-19, в масштабе мировой экономики и на уровне региона операций ЕФСР.



Рабочий документ 21/2 (RU/EN)

Совокупный долг — это не только суверенные кредиты. Условные обязательства в Армении, Беларуси, Кыргызстане и Таджикистане

Исследование отвечает на вопрос о потенциальных рисках реализации прямых и косвенных условных обязательств и их влиянии на бюджетные и долговые позиции четырех стран — получателей средств ЕФСР.



Доклад 21/4 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР

Объем рассчитанных по новой методологии взаимных инвестиций в евразийском регионе достиг 46 млрд долл. США. ПИИ устойчиво растут с 2016 г.



Доклад 21/5 (RU/EN)

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии

Сопряжение МТК «Север — Юг» с евразийскими широтными коридорами может обеспечить порядка 40% контейнерного грузопотока.



Совместный доклад ЕАБР и Ассоциации «Глобальная энергия» (RU/EN)

Чистые технологии для устойчивого будущего Евразии

Доклад подготовлен при участии ключевых международных отраслевых экспертов и молодых ученых. Содержит результаты технических исследований, направленных на решение современных вызовов в энергетике и содействующих снижению углеродного следа в Евразии.



Доклад 22/1 (RU/EN)

Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР

73% компаний положительно оценивают евразийскую интеграцию и заявляют, что она облегчает ведение бизнеса.



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

Комментарии, предложения и замечания
к настоящему докладу вы можете
направить по адресу pressa@eabr.org



Евразийский Банк Развития

www.eabr.org