

Осипов Пётр Сергеевич, магистрант, 2-курс, кафедра менеджмента,
Российский университет транспорта г. Москва

РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКОВ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ МТК СЕВЕР-ЮГ

Аннотация: в статье исследуется роль контейнеризации грузопотоков в повышении эффективности функционирования международного транспортного коридора «Север-Юг» в условиях санкционного давления и переориентации внешнеторговых связей России на страны Южной и Юго-Восточной Азии. На основе анализа статистических данных, научных публикаций и экспертных оценок рассматривается текущее состояние контейнерных перевозок по трем ветвям коридора, выявляются динамика и структурные изменения грузовой базы. Особое внимание уделяется инфраструктурным и организационным ограничениям, препятствующим развитию контейнеризации, включая недостаток контейнерных терминалов и перевалочных мощностей, техническую нестыковку железнодорожных систем России и Ирана, административные и таможенные барьеры. Также в работе указано, что контейнеризация является одним из главных факторов конкурентоспособности МТК «Север-Юг» по сравнению с альтернативными маршрутами, сокращение времени доставки. Определяются перспективные направления развития контейнерных перевозок.

Ключевые слова: международный транспортный коридор «Север-Юг», контейнеризация, мультимодальные перевозки, логистическая инфраструктура, транзитный потенциал, управление цепями поставок, контейнерные терминалы, цифровизация логистики, таможенные процедуры, пропускная способность.

Annotation

The article examines the role of containerization of cargo flows in improving the efficiency of the North-South international transport corridor in the context of

sanctions pressure and the reorientation of Russia's foreign trade relations to the countries of South and Southeast Asia. Based on the analysis of statistical data, scientific publications and expert assessments, the current state of container transportation along the three branches of the corridor is considered, the dynamics and structural changes of the cargo base are revealed. Particular attention is paid to the infrastructural and organizational constraints hindering the development of containerization, including the lack of container terminals and transshipment facilities, the technical inconsistency of the railway systems of Russia and Iran, administrative and customs barriers. It is also indicated in the work that containerization is one of the main factors of the competitiveness of the North-South international transport corridor in comparison with alternative routes, reducing delivery time. Promising directions for the development of container transportation are being determined.

Keywords: North-South international transport corridor, containerization, multimodal transportation, logistics infrastructure, transit potential, supply chain management, container terminals, digitalization of logistics, customs procedures, and capacity.

Международный транспортный коридор «Север-Юг», соглашение о создании которого было подписано Россией, Ираном и Индией в сентябре 2000 года, в современных геополитических условиях приобретает стратегическое значение для обеспечения внешнеторговых связей Российской Федерации [5]. Смена вектора логистики с запада на восток, вызванная санкционным давлением и переориентацией экспортно-импортных потоков на страны Южной и Юго-Восточной Азии, актуализировала вопросы эффективного функционирования данного маршрута [6]. Особую значимость в этом контексте приобретает проблема контейнеризации грузопотоков, поскольку именно контейнерные перевозки обеспечивают транспортировку товаров с высокой добавленной стоимостью и позволяют реализовать преимущества мультимодальной логистики. Цель настоящей статьи заключается в анализе влияния контейнеризации грузопотоков на эффективность функционирования

МТК «Север-Юг», выявлении существующих инфраструктурных и организационных ограничений, а также определении перспективных направлений развития контейнерных перевозок в рамках исследуемого транспортного коридора.

Теоретические аспекты контейнеризации в международных транспортных коридорах исследованы в работах отечественных и зарубежных авторов. Контейнеризация грузовых перевозок представляет собой процесс унификации транспортировки товаров с использованием стандартных контейнеров, обеспечивающих сквозную перевозку различными видами транспорта без промежуточной перегрузки содержимого. В контексте международных транспортных коридоров контейнеризация выполняет разные функции, обеспечивая технологическую совместимость различных видов транспорта в мультимодальных перевозках, оптимизационную функцию, сокращая время грузопереработки в узловых точках и терминалах, а также стоимостную функцию, снижая общие логистические издержки за счет ускорения оборота грузов и уменьшения складских запасов. Для МТК «Север-Юг» контейнеризация является важным фактором, определяющим конкурентоспособность коридора по сравнению с альтернативными маршрутами, включая Суэцкий канал, при этом авторы отмечают, что потенциал контейнерных перевозок по коридору раскрыт далеко не полностью из-за инфраструктурных ограничений и административных барьеров [2].

Контейнерные перевозки по коридору активно растут. Например, по западному маршруту за весь 2024 год было отправлено более 5,5 тыс. TEU, что в три раза превысило показатели предыдущего года. В 2025 году рост продолжился: только за первые десять месяцев по МТК перевезли 8,9 тыс. TEU. [7,8].

Маршрутная структура контейнерных потоков включает три основных направления с собственной спецификой контейнеризации. Транскаспийский маршрут представляет собой доставку грузов через порты Астрахань, Оля, Махачкала и иранские порты Анзали, Ноушехр, Амирабад, что требует

развития контейнерного флота на Каспии и модернизации портовых контейнерных терминалов [4]. Западный маршрут является сухопутным путем через Азербайджан до станции Астара и далее в Иран, где ключевыми проблемами остаются разная ширина железнодорожной колеи и недостаточная пропускная способность пограничных переходов [5]. Восточный маршрут представляет собой железнодорожный маршрут через Казахстан и Туркменистан на Иран по пограничному переходу «Теджен – Серахс», и именно эта ветвь показала максимальный прирост контейнерных перевозок в 2025 году [3].

Исследование инфраструктурных ограничений развития контейнеризации позволяет выделить несколько ключевых проблем. В научной статье Мехедова М.И., Федулина В.Г., Казаряна С.Р., Гаврюхова П.А. отмечается необходимость развития перевалочных мощностей и строительства новых контейнерных терминалов на всем протяжении МТК «Север-Юг» [1]. Авторы предлагают технологическое решение для увеличения пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска за счет применения раздвижных колесных пар, позволяющих унифицировать движение поездов по колеям разной ширины без длительной перегрузки контейнеров [1]. Техническая нестыковка железнодорожных систем России и Казахстана с колеей 1520 миллиметров и Ирана с колеей 1435 миллиметров создает серьезное узкое место для контейнерных перевозок. В настоящее время на пограничных переходах требуется перегрузка контейнеров, что увеличивает время доставки и стоимость обработки. Внедрение систем автоматизированной перегрузки и раздвижных колесных пар рассматривается как перспективное направление ускорения контейнеропотоков [1].

Административные и таможенные барьеры также существенно ограничивают развитие контейнерных перевозок. Исследователи из Астраханского государственного технического университета указывают на отсутствие регулирования таможенного оформления грузов и непризнание результатов таможенных процедур на взаимной основе странами-участницами

коридора, что приводит к увеличению времени простоя на границах [6]. Определенным прогрессом стало подписание трехстороннего меморандума между таможенными органами России, Азербайджана и Ирана об упрощении транзитных перевозок, однако проблема полной унификации процедур остается нерешенной.

Влияние контейнеризации на эффективность коридора проявляется в нескольких аспектах. Теоретически маршрут через МТК «Север-Юг» позволяет доставлять грузы за 12–14 дней, что значительно быстрее 30–45 дней через Суэцкий канал [2]. Однако в реальности время доставки составляет 22–43 дня из-за отсутствия грузового флота, сквозного тарифа и задержек на перегрузочных пунктах [4]. Развитие контейнеризации и создание бесшовных технологий способны приблизить фактическое время доставки к теоретическому минимуму. Контейнеризация позволяет вовлекать в перевозки по МТК «Север-Юг» грузы с высокой добавленной стоимостью: электронику, фармацевтику, продукты питания, оборудование.

Важным аспектом эффективности является организация обратной загрузки контейнеров. Как отмечается в заявлении главы РЖД, сейчас активно развиваются обратные поставки в направлении Казахстана и России, особенно после открытия сухого логистического центра Априн в Иране [5]. Сбалансированность контейнеропотоков снижает долю порожнего пробега и повышает экономическую эффективность перевозок. Развитие контейнерных перевозок в Каспийском регионе требует комплексного подхода, включающего как инфраструктурные преобразования, так и совершенствование нормативно-правовой базы [5].

Перспективные направления развития контейнеризации МТК «Север-Юг» включают несколько ключевых компонентов. Развитие терминально-логистической инфраструктуры предполагает модернизацию портовых мощностей Каспийского бассейна, строительство новых контейнерных терминалов и развитие сухих портов на ключевых направлениях. Особое

значение имеет завершение строительства железнодорожной линии Решт – Астара на территории Ирана[4].

Цифровизация и внедрение сквозных технологий представляют собой второе важнейшее направление. Переход на электронный документооборот, внедрение технологии единого окна и признание электронных цифровых подписей всеми странами-участницами способны радикально сократить простои на границах. В перспективе предполагается создание единого диспетчерского центра для координации контейнерных перевозок по всему коридору [6]. Тарифное стимулирование, включающее предоставление скидок на перевозку контейнеров и скидок за оборот вагонов и контейнеров, уже дает положительный эффект [3]. Дальнейшая оптимизация тарифной политики и внедрение сквозных ставок на всем маршруте следования повысят привлекательность коридора для грузовладельцев.

Расширение географии поставок также является значимым фактором развития. По заявлению руководства ОАО «РЖД», Иран не является конечной точкой коридора. Развитие южного направления включает выход на порты Бендер-Аббас и Чабахар, а далее на страны Африки и Аравийского полуострова [5]. Это открывает новые перспективы для контейнерных перевозок и требует соответствующего развития инфраструктуры. В исследовании влияния санкций на развитие транспортной логистики отмечается, что именно контейнерные перевозки становятся драйвером адаптации российской логистической системы к новым геополитическим условиям [6].

Таким образом, контейнеризация грузопотоков является ключевым фактором повышения эффективности МТК «Север-Юг», обеспечивающим привлечение грузов с высокой добавленной стоимостью и сокращение времени доставки [2]. Динамика 2023–2025 годов свидетельствует об опережающем росте контейнерных перевозок по сравнению с традиционными грузами, что подтверждает структурную трансформацию грузовой базы коридора [3]. Основными ограничениями развития контейнеризации остаются

недостаток контейнерных терминалов и перевалочных мощностей, техническая нестыковка железнодорожных систем, административные барьеры и отсутствие унифицированных таможенных процедур [1, 5, 6]. Перспективные направления развития включают модернизацию инфраструктуры, цифровизацию процессов, тарифное стимулирование и расширение географии поставок на страны Африки и Южной Азии [4, 5]. Реализация указанных направлений позволит МТК «Север-Юг» занять достойное место в системе евразийских транспортных коридоров и обеспечить растущие потребности России в устойчивых логистических связях с дружественными странами.

Литература

1. Мехедов М.И., Федупин В.Г., Казарян С.Р., Гаврюхов П.А. МТК Север – Юг: резервы повышения пропускной способности // Железнодорожный транспорт. – 2024. – № 9. – С. 4–8.
2. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А. Международный транспортный коридор Север–Юг: усиление поворота России на Юг и трансевразийские связи // Российский экономический журнал. – 2022. – Том 8, № 2. – С. 159-173.
3. Колесников С.В., Субботина Т.Н. Перспективы развития грузовой базы МТК «Север-Юг» // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2024. – Т. 9, № 15.
4. Минеев В.И., Почекаев Д.А. Перегрузка международного транспортного коридора Север-Юг // Российский журнал водного транспорта. – 2023. – № 74. – С. 105-116.
5. Широких С.В. Развитие контейнерных перевозок в Каспийском регионе в рамках МТК «Север-Юг» // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. – 2018. – № 2(31). – С. 58-64.
6. The impact of sanctions on the development of transport logistics in modern Russia // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2024. – С. 116-122.
7. Международные контейнерные перевозки на пространстве СНГ растут // SeaNews URL: <https://seanews.ru/2025/06/11/ru-mezhdunarodnye-kontejnerye-perevozki-na-prostranstve-sng-rastut/> (дата обращения: 17.02.2026).
8. МТК Север – Юг: контейнерный маршрут между скепсисом и объективной потребностью // РЖД Партнер URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mtk-sever-yug-konteynernyy-marshrut-mezhdu-skepsisom-i-obektivnoy-potrebnostyu/> (дата обращения: 17.02.2026).

Literature

1. Mekhedov M.I., Fedulin V.G., Kazaryan S.R., Gavryukhov P.A. North-South International Transport Corridor: Reserves for Increasing Capacity // Railway Transport. – 2024. – No. 9. – Pp. 4–8.

2. Vinokurov E., Akhunbaev A., Zaboyev A. North-South International Transport Corridor: Strengthening Russia's Turn to the South and Trans-Eurasian Connections // Russian Economic Journal. – 2022. – Vol. 8, No. 2. – Pp. 159-173.
3. Kolesnikov S.V., Subbotina T.N. Prospects for the Development of the Cargo Base of the North-South International Transport Corridor // Economics and Management: Problems, Solutions. – 2024. – Vol. 9, No. 15.
4. Mineev V.I., Pochekaev D.A. Rebooting the North-South International Transport Corridor // Russian Journal of Water Transport. – 2023. – No. 74. – Pp. 105-116.
5. Shirokikh S.V. Development of Container Transportation in the Caspian Region within the Framework of the North-South International Transport Corridor // Academic Bulletin of the Rostov Branch of the Russian Customs Academy. – 2018. – No. 2(31). – Pp. 58-64.
6. The impact of sanctions on the development of transport logistics in modern Russia // Bulletin of Astrakhan State Technical University. – 2024. – pp. 116-122.
7. International container transportation in the CIS is growing // SeaNews URL: <https://seanews.ru/2025/06/11/ru-mezhdunarodnye-kontejnerye-perevozki-na-prostranstve-sng-rastut/> (date of access: 02/17/2026).
8. MTK North–South: a container route between skepticism and objective need // Russian Railways Partner URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mtk-sever-yug-konteyneryy-marshrut-mezhdu-skepsisom-i-obektivnoy-potrebnostyu/> (date of access: 02/17/2026). List of references