

Осипов Пётр Сергеевич, магистрант, 2-курс, Международный транспортный менеджмент и управление цепями поставок, Российский университет транспорта г. Москва

АНАЛИЗ УЗКИХ МЕСТ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО УЧАСТКА МТК «СЕВЕР-ЮГ»

Аннотация

В статье рассматриваются инфраструктурные ограничения развития российского участка международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», приобретающего стратегическое значение в условиях переориентации внешнеторговых потоков. Проведен анализ текущего состояния ключевых элементов инфраструктуры: Волго-Каспийского морского судоходного канала, портов Астраханского узла, железнодорожных подходов. Выявлены системные проблемы, включая недостаточные глубины, дефицит современного флота, административные барьеры и обмеление Каспийского моря.

Ключевые слова: МТК «Север-Юг», транспортная инфраструктура, «узкие места», Волго-Каспийский канал, порт Оля, мультимодальные перевозки, Каспийский регион.

Annotation

This article examines the infrastructure constraints on the development of the Russian section of the North-South International Transport Corridor (ISTC), which is acquiring strategic importance amid the reorientation of foreign trade flows. An analysis of the current state of key infrastructure elements is provided: the Volga-Caspian Shipping Canal, the ports of the Astrakhan hub, and rail approaches. Systemic problems are identified, including insufficient water depth, a shortage of a modern fleet, administrative barriers, and the shallowing of the Caspian Sea.

Keywords: ITC "North-South", transport infrastructure, bottlenecks, Volga-Caspian Canal, port of Olya, multimodal transportation, Caspian region.

Международный транспортный коридор «Север-Юг», соединяющий Санкт-Петербург с портами Индии и стран Персидского залива, в современных геополитических условиях приобретает роль маршрута огромной значимости для большой части российского внешнеторгового грузооборота. Протяженность коридора составляет 7200 км, а объем перевозок, по итогам 2023 года достигший 14,6 млн тонн, к 2030 году прогнозируется на уровне 41 млн тонн [7, 8]. Однако декларируемый на политическом уровне потенциал коридора вступает в противоречие с реальным состоянием инфраструктуры, особенно на российском участке. Как отмечают эксперты, сегодня формируется «дисбаланс между «полем» (фактическая пропускная способность портов, состояние Волго-Каспийского канала) и «оболочкой» (декларативные показатели и политические меморандумы)» [1]. Цель настоящей статьи – выявить и проанализировать ключевые инфраструктурные «узкие места», сдерживающие развитие российского участка МТК «Север-Юг», и определить направления их устранения.

Российский участок МТК «Север-Юг» представлен тремя основными маршрутами: транскаспийским (с использованием морских портов), западным сухопутным (через Азербайджан) и восточным сухопутным (через Казахстан и Туркменистан) [4]. Наибольшие инфраструктурные ограничения характерны для транскаспийского направления, ключевыми элементами которого выступают Волго-Каспийский морской судоходный канал (ВКМСК) и порты Астраханского транспортного узла – Астрахань, Оля и Махачкала.

Первым и наиболее критическим ограничением является недостаточная пропускная способность ВКМСК – искусственного судоходного канала протяженностью 188 км, соединяющего дельту Волги с Каспийским морем. В 2023-2024 годах в рамках развития коридора были проведены масштабные дноуглубительные работы: извлечено 10,2 млн и 6,8 млн куб. м грунта соответственно, что позволило формально обеспечить проходную осадку судов на уровне 4,5 м [2, 5]. Однако фактическая ситуация остается сложной:

по свидетельству участников рынка, «сейчас декларируют 4,2 м, но есть перекаты 3,8 м, и поэтому суда грузят до 70-80% грузоподъемности» [2]. Проблема усугубляется естественным обмелением Каспийского моря: по данным Минприроды, в 2024 году уровень воды достиг отметки минус 29 м, и прогнозы Росгидромета указывают на продолжение этого процесса в ближайшие 15 лет [5]. При этом экономическая эффективность дноуглубления ставится под сомнение: в 2024 году канальный сбор составил всего 310 млн рублей при затратах «Росморпорта» на поддержание глубин в 3,51 млрд рублей [2, 9]. Доля судов с осадкой от 4,2 до 4,5 м не превышает 6% от общего числа проходящих по каналу [5].

Ограничения ВКМСК напрямую влияют на экономику перевозок. Вместо эффективных судов дедвейтом 8-10 тыс. тонн в каспийском бассейне вынужденно используются суда с загрузкой 3-3,5 тыс. тонн, что резко снижает экономическую эффективность перевозки в расчете на тонну груза [1]. Дефицит современного тоннажа, адаптированного к мелководным условиям северного Каспия, усугубляет ситуацию [1, 8].

Вторым блоком проблем выступает недостаточная мощность портовой инфраструктуры. Порты Астрахань и Оля, являющиеся основными воротами на Каспии, не готовы к заявленным объемам перевалки. Пропускная способность Астраханского транспортного узла ограничена не только подходами, но и недостатком современного перегрузочного оборудования, складских мощностей, а также сезонностью навигации. Определенный прогресс достигнут: глава Астраханской области И. Бабушкин отмечал, что обеспечение проходных глубин 4,5 м позволило нарастить транзит грузов через порты региона до 6 млн тонн в 2024 году – результата, не достигавшегося десятилетиями [2]. Однако этот показатель кратно ниже потенциальной мощности коридора, оцениваемой в 60-100 млн тонн к 2040 году [3, 7].

Третья группа ограничений связана с железнодорожной инфраструктурой на подходах к портам. Однопутные участки, недостаточная электрификация, отсутствие синхронизации между развитием портовых

мощностей и пропускной способностью железных дорог приводят к тому, что грузы задерживаются на подходах, не доходя до причалов. Как справедливо отмечается в аналитических материалах, «отсутствует синхронизация между развитием инфраструктуры на стыке государств: перегрузочные пункты на Каспии, порты Ирана и южной России требуют серьезной модернизации» [8].

Помимо физических ограничений, существенное влияние оказывают административные барьеры. К ним относятся: несовершенство таможенных процедур, неполное покрытие предварительным электронным информированием, проблемы с организацией обратной загрузки судов, высокие транзакционные издержки при мультимодальных перевозках [6]. По оценке экспертов Евразийского банка развития, снятие именно нефизических ограничений способно дать значительный эффект при минимальных инфраструктурных вложениях [6]. Наиболее устойчивым и предсказуемым звеном всего коридора сегодня остается сухопутная логистика через территорию Азербайджана, обеспечивающая более стабильные сроки доставки для среднетоннажных грузов по сравнению с морским плечом [1].

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о наличии системных инфраструктурных ограничений на российском участке МТК «Север-Юг», которые снижают его конкурентоспособность и препятствуют реализации заявленного транзитного потенциала. Ключевыми «узкими местами» выступают: недостаточные и нестабильные глубины Волго-Каспийского канала, ограниченные мощности портов Астраханского узла, дефицит современного флота, а также административные барьеры на стыке различных видов транспорта. Прогнозируемое обмеление Каспийского моря в ближайшие 15 лет требует пересмотра подходов к развитию инфраструктуры [5].

Для преодоления выявленных проблем необходима смена вектора развития коридора: отказ от завышенных ожиданий глобальной альтернативы Суэцкому каналу в пользу формирования устойчивого регионального маршрута, связывающего Россию со странами Каспийского бассейна [1]. Приоритетом должны стать долгосрочные инвестиции в дноуглубление

ВКМСК с учетом гидрологических прогнозов, модернизация портового хозяйства, обновление флота и синхронизация железнодорожных подходов с развитием портовых мощностей. Параллельно требуется работа по гармонизации таможенных процедур и цифровизации документооборота в рамках «единого окна» [6, 8].

Литература

1. Патужная Т. МТК «Север-Юг»: каковы политические планы и реальность // РБК Компании. 2026. 28 января. URL: <https://companies.rbc.ru/news/HmoFK1hMg6/mtk-sever-yug-kakovy-i-politicheskie-planyi-i-realnost/> (дата обращения: 01.03.2026).
2. Волго-Каспийский канал может остаться без дальнейшего углубления – СМИ // Морские вести России. 2025. 20 августа. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/117344/> (дата обращения: 01.03.2026).
3. Козырев А.С. Состояние и перспективы транспортно-логистического сотрудничества России и Ирана // Вопросы управления и экономики: современное состояние актуальных проблем : Сборник статей по материалам ХСII международной научно-практической конференции. М., 2025. Т. 11. С. 36-46.
4. Логистика в эпоху перемен: как развивается МТК «Север — Юг» // Вызовы и решения для бизнеса. 2024. 15 мая. URL: <https://forum-ved.ru/tpost/kie4kmjo41-logistika-v-epohu-peremen-kak-razvivaets> (дата обращения: 01.03.2026).
5. Власти намерены отказаться от продолжения углубления Волго-Каспийского канала // Коммерсантъ. 2025. 19 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7974435> (дата обращения: 01.03.2026).
6. Развитие МТК Север – Юг сдерживают в основном административные барьеры // РЖД-Партнер. 2023. 24 ноября. URL: https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/razvitie-mtk-sever-yug-sderzhivayut-v-osnovnom-administrativnye-barery/?full_vers=Y (дата обращения: 01.03.2026).
7. Крылатов А.Ю., Федорова М.А., Раевская А.П. Оценка влияния международного транспортного коридора «Север-Юг» на транзитное время движения региональных и мировых грузопотоков // Экономика региона. 2025. Т. 21, № 2. С. 332-348. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-2-6.
8. Международные транспортные коридоры: вызовы и перспективы // Eurasian Rail Alliance Index. 2025. 28 ноября.

URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy/> (дата обращения: 01.03.2026).

9. Волго-Каспийский морской судоходный канал не планируют углублять // Гидротехника. 2025. 20 августа. URL: <https://hydroteh.ru/news/volgo-kaspijskij-morskoj-sudohodnyj-kanal-ne-planirujut-uglubljat-6691/> (дата обращения: 01.03.2026).

Literature

1. Patuzhnaya T. MTK North-South: what are the political plans and reality // RBC Companies. 2026. January 28. URL: <https://companies.rbc.ru/news/HmoFK1hMg6/mtk-sever-yug-kakovy-i-politicheskie-planyi-i-realnost/> (date of access: 03/01/2026).

2. The Volga-Caspian Canal may remain without further deepening – Mass media // Maritime news of Russia. 2025. August 20th. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/117344/> (date of access: 03/01/2026).

3. Kozyrev A.S. The state and prospects of transport and logistics cooperation between Russia and Iran // Issues of management and economics: the current state of urgent problems : A collection of articles based on the materials of the XVIII International Scientific and practical conference. Moscow, 2025. Vol. 11. pp. 36-46.

4. Logistics in the era of change: how MTK North—South is developing // Challenges and solutions for business. 2024. May 15th. URL: <https://forum-ved.ru/tpost/kie4kmjo41-logistika-v-epohu-peremen-kak-razvivaets> (date of request: 03/01/2026).

5. The authorities intend to abandon the continuation of the deepening of the Volga-Caspian Canal // Kommersant. 2025. August 19th. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7974435> (date of application: 03/01/2026).

6. The development of the North—South railway is hindered mainly by administrative barriers // Russian Railways-Partner. 2023. November 24. URL: https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/razvitie-mtk-sever-yug-sderzhivayut-v-osnovnom-administrativnye-barery/?full_vers=Y (accessed: 03/01/2026).

7. Krylatov A.Yu., Fedorova M.A., Raevskaya A.P. Assessment of the impact of the international North-South transport corridor on the transit time of regional and global cargo flows // The economy of the region. 2025. Vol. 21, No. 2. pp. 332-348. DOI: 10.17059/ekon.reg.2025-2-6.
8. International transport corridors: challenges and prospects // Eurasian Rail Alliance Index. 2025. November 28. URL: <https://index1520.com/analytics/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-vyzovy-i-perspektivy/> (date of access: 03/01/2026).
9. The Volga-Caspian Sea shipping channel is not planned to be deepened // Hydraulic Engineering. 2025. August 20th. URL: https://hydroteh.ru/news/volgo-kaspijskij_morskoj_sudohodnyj_kanal_ne_planirujut_uglubljat_6691/ / (date of access: 03/01/2026).