

Евгений КОЖОКИН

# ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СЕВЕР – ЮГ В УСЛОВИЯХ НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ

**Дата поступления в редакцию:** 05.10.2022.

**Для цитирования:** *Кожокин Е. М.*, 2022. Транспортный коридор Север – Юг в условиях новой реальности. – Геоэкономика энергетики. № 4 (20). С.36-55.  
DOI: 10.48137/26870703\_2022\_20\_4\_36

В условиях беспрецедентной санкционной войны Запада против России и попыток создания транспортной блокады возрастает значение мультимодального транспортного коридора Север – Юг, который обеспечивает доставку грузов из России в страны Азии и Африки без захода в порты враждебных государств. Данный коридор включает в себя четыре вида транспортного сообщения: железнодорожный, автомобильный, водный и трубопроводный. В статье рассматриваются технико-экономические характеристики прежде всего водного и железнодорожного видов транспортировки грузов. Анализируются возможности российских портов на Каспии (в Астрахани, Махачкале) и порта Оля, а также приводятся данные портовых сооружений Ирана. Исследованы проблемы функционирования двух вариантов железнодорожного сообщения: западного – через территорию Azerbaijan и Ирана и восточного – через Казахстан, Туркмению, Иран. Автор статьи, опираясь на исследования ученых Института океанологии имени Ширшова РАН и Института космических исследований РАН, обращает внимание на особую экологическую уязвимость Каспийского региона, которую необходимо учитывать при увеличении интенсивности использования морских маршрутов коридора Север – Юг. В нынешних экстремальных условиях аналитика должна быть ориентирована на помощь в достижении конкретных результатов и не строиться в рамках традиционного дисциплинарного разделения

---

**КОЖОКИН Евгений Михайлович**, доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений и внешней политики России МГИМО, декан факультета международных отношений, политологии и зарубежного регионоведения Российского государственного гуманитарного университета. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 125047, Миусская пл., д. 6. E-mail: kozhokin@yandex.ru. SPIN-код: 7224-2125. ORCID: 0000-0002-1419-6695.

**Ключевые слова:** транспортный коридор, Север – Юг, транспортная блокада, Каспийский регион, Azerbaijan, Иран, Казахстан, Туркмения.

труда, поэтому в статье автор обращает внимание и на ряд политических моментов. Исключительное влияние политики на экономику сегодня заставляет держать в поле внимания и то, как политические действия наших противников могут помешать функционированию стратегически важного для нашей страны транспортного коридора Север – Юг. Также автор приходит к выводу, что оптимизация использования маршрута Север – Юг является частью сверхсложной задачи – как, не разрушая с таким трудом созданную рыночную экономику, ввести в нее элементы директивного планирования. Предлагается модель точечной корректировки системы управления с более четким делегированием расширенных полномочий вице-премьеру, отвечающему за снабжение армии, чтобы он мог полноценно решать возложенную на него задачу, в том числе и в области транспортного обеспечения.

Соединенные Штаты предприняли огромные усилия, чтобы сделать неизбежной спецоперацию, которую в настоящее время вынуждена проводить наша страна. США организовали беспрецедентную санкционную кампанию против России. Сегодня под их руководством разворачивается транспортная блокада России.

Но конфронтационный курс против России не поддержан значительным количеством государств Азии и Африки, более того, с рядом из них именно в 2022 г. значительно возрос товарооборот. Так, с Ираном, по свидетельству заместителя председателя правительства России А. В. Новака, он увеличился на 35,4 % и составил 3,3 млрд долл. [Костерева, 2022].

В этих условиях использование надежных транспортных коридоров с Востоком и Югом становится императивным. Один из важнейших мультимодальных коридоров для нас – это известный коридор Север – Юг. Он включает четыре вида транспортного сообщения: железнодорожный, автомобильный, водный и трубопроводный (рис. 1).

О перспективности с точки зрения скорости доставки грузов из конечных точек, которыми называются обычно индийский порт Мумбаи и Санкт-Петербург или Москва, и стоимости доставки представлено достаточно много информации [Сажин, 2022; Цветков, Зоидов, Медков, 2014; Бром, Моисеенко, Колов, 2020]. Однако стоит выделить исследование Федерации грузоотправителей Индии, в котором устанавливалось, что транспортный коридор Север – Юг может обеспечить транспортировку грузов на 30 % дешевле, чем путь через Суэцкий канал<sup>1</sup>.

Но сейчас не время с теоретической точки зрения рассматривать этот маршрут. Речь идет об экономической войне, которую ведет против нас коллективный Запад. И надо срочно проводить ревизию всех альтернатив, которые у нас имеются, в данном случае – в сфере транспорта.

<sup>1</sup> Federation of Freight Forwarders' Associations in India // [www.fffai.org](http://www.fffai.org), дата обращения 10.11.2022.



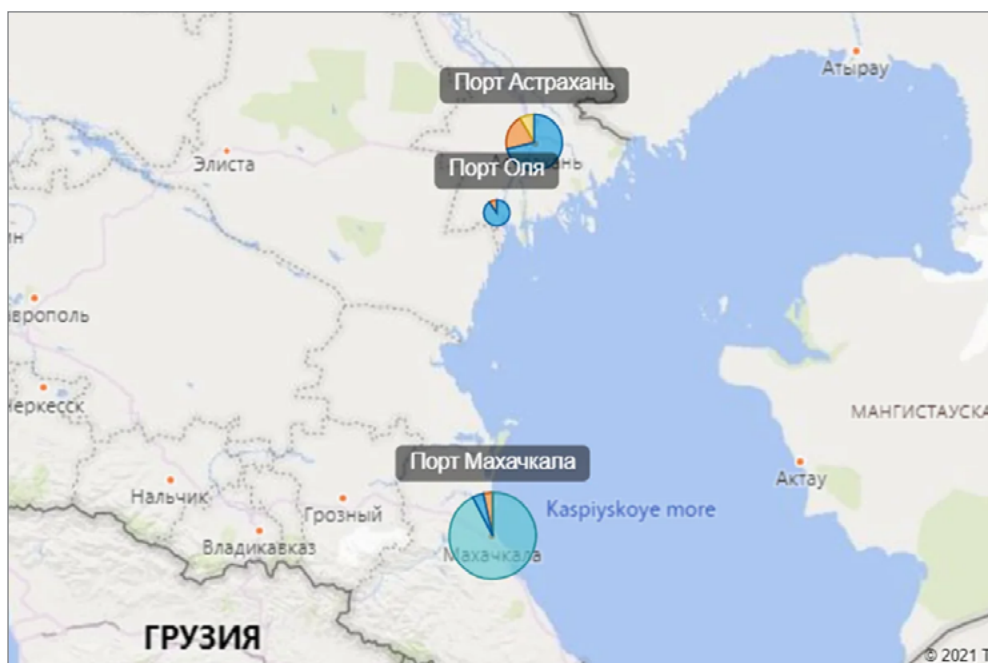
**Рис. 1.** Транспортный коридор Север – Юг

*Источник:* газета «Аргументы и Факты»

В настоящее время весь коридор Север – Юг проходит через территории стран, не присоединившихся к санкциям, а также через международные воды. Указанный транспортный коридор имеет несколько вариантов прохождения грузов.

Первый вариант маршрута действует уже на протяжении не одного десятка лет и используется прежде всего для доставки грузов из России в Иран и из Ирана в Россию. Он проходит от портов России на побережье Каспийского моря до каспийских портов Ирана, далее по территории Ирана грузы доставляются по автомобильным дорогам, частично — железнодорожным транспортом. Автомобильный транспорт имеет преимущество, так как позволяет доставлять груз непосредственно его заказчику и потребителю без перегрузки. Кроме того, учитывая низкую стоимость бензина и дизтоплива в Иране, данный вид транспорта в этой стране высокорентабелен.

Россия располагает 14 портами на Каспии: 12 в Астрахани, по одному в Махачкале и порт Оля в Астраханской области (рис. 2). Астрахань специализируется на обработке грузов в контейнерах, лесоматериалов, сыпучих грузов, металлов и металлоконструкций, имеется лицензия на перевалку опасных грузов.



**Рис. 2.** Российские порты на Каспийском море

*Источник:* Материалы открытых источников

Порты Астрахани принадлежат частным юридическим лицам. Через ПАО «Астраханский порт» отправляются на экспорт металлы и металлоизделия, лес, бумага, кокс, минеральные удобрения, через него же идут следующие импортируемые грузы: продукты питания, цемент, он принимает также грузы в контейнерах. Объемы работ и грузооборот порта представлены в таблицах 1, 2.

*Таблица 1*

**Погрузо-разгрузочные работы (услуги) ПАО «Астраханский порт»  
за 2018–2020 гг.**

| Показатель                        | Объем   |         |         |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|
|                                   | 2020    | 2019    | 2018    |
| Погружено-выгружено грузов, всего | 664 249 | 338 848 | 506 372 |
| Экспортных                        | 455 785 | 255 975 | 374 206 |
| Импортных                         | 13 152  | 26 694  | 23 228  |
| Каботажных                        | 195 312 | 56 179  | 108 938 |

Таблица 2

## Судооборот порта ПАО «Астраханский порт»

| Показатель                           | Объем |      |      |
|--------------------------------------|-------|------|------|
|                                      | 2020  | 2019 | 2018 |
| Количество судозаходов в порт, всего | 321   | 227  | 262  |
| Под флагом России                    | 187   | 121  | 136  |

Источник табл. 1, 2: годовой отчет ПАО «Астраханский порт» за 2020 г.

В уставном капитале ПАО «Астраханский порт» 25,5 % принадлежит российскому государству [Годовой отчет ПАО «Астраханский порт», 2020]<sup>2</sup>. Глубокая интеграция с нашими иранскими партнерами демонстрируется составом совета директоров данного порта. Из девяти членов совета директоров семеро иранцев и двое россиян\*.

Среди других астраханских портов можно выделить порты «Развитие», «Виктория», ПКФ «Волга-порт», Центральный грузовой порт, порт «Зюйд-Вест», «Альфа-порт».

Еще в 2020 г. Минэкономразвития России поддержало предложение руководства Астраханской области об объединении портовой зоны в Каспийский кластер совместно с существующей промышленной особой экономической зоной «Лотос» (Наримановский район). Предполагалось, что объединенный кластер станет грузовой базой международного транспортного коридора Север – Юг с единой управляющей компанией. Но, как можно понять, данное предложение не было реализовано.

Интерес к использованию портов Астрахани проявляет и Беларусь. Для ее производителей остро стоит вопрос об экспорте калийных удобрений. Белорусская сторона прорабатывает вопрос о задействовании коридора Север – Юг для транспортировки удобрений в Индию. «Уже подготовлено предварительное предложение по организации транспортировки пробных контейнеров калийных удобрений по МТК Север – Юг через территорию России и Ирана. Однако для рентабельности перевозки калийных удобрений из Беларуси в Индию в контейнерах необходимо обеспечить обратную

<sup>2</sup> Годовой отчет ПАО «Астраханский порт» за 2020 г. // <http://astrakhanport.com/images/docs/2021/05/otchet2020.pdf>, дата обращения 10.11.2022.

\* Персональный состав совета директоров ПАО «Астраханский порт» по состоянию на 31 декабря 2020 г.: Ваиди Джавад Эбрахим (председатель совета директоров), Абдари Тафти Давуд Мохаммад, Багаи Вахид Хоссейн, Мохебби Абдолреза Холадад, Шахбаз Фаршад Ахмад, Пурдаст Сейед Джавад Сейед Джалал, Надери Нурэйни Мохаммад Махди Эсмаил, Суворов Сергей Николаевич, Пинский Александр Савельевич.

загрузку контейнеров. Этот вопрос на данный момент не нашел своего решения. В то же время партнерами были предварительно проработаны тарифы, вопросы страхования и коносамента», — уточнил гендиректор АО «ОЭЗ “Лотос”» С. Ю. Милушкин<sup>3</sup>. По его словам, была достигнута договоренность с холдингом «Парсиан», который входит в крупнейший иранский фонд «Мостазафан», о совместной организации транзита белорусских удобрений через территорию Ирана.

Особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Лотос», предоставляющая российским и зарубежным компаниям выгодные условия для реализации производственных проектов, работает в Астраханской области с 2014 г. Между АО «ОЭЗ “Лотос”» и СЭЗ «Витебск» заключено соглашение о сотрудничестве, в котором обозначена договоренность совместно продвигать продукцию резидентов на российский и белорусский рынки, в том числе через локализацию производств, привлекать зарубежных коллег, заинтересованных в выходе к Балтийскому и Каспийскому морям. С 2019 г. АО «ОЭЗ “Лотос”» является членом Российско-белорусского делового совета.

Морской порт Оля обслуживает грузопассажирские суда, имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Оля осуществляет операции с грузами, в том числе с опасными грузами 1, 2, 3, 4, 5, 8 и 9-го\* классов опасности Международной морской организации (далее — ИМО) [Приказ № 222..., 2012]<sup>4</sup>.

Морской порт Оля (подобно астраханским портам) является замерзающим портом. В условиях льдообразования в акватории морского порта осуществляется ледакольная проводка судов. Морской порт открыт для навигации круглый год, осуществляет работу круглосуточно. Порт имеет 15 причалов различной длины, от 100 до 180 м, фактические рабочие глубины составляют от 5,2 до 6 м (табл. 3)<sup>5</sup>. Порт Оля используется для перевалки контейнерных, насыпных, навалых, генеральных, а также негабаритных грузов.

<sup>3</sup> Астраханские порты и МТК «Север-Юг» задействуют для поставок удобрений в Индию // <https://tass.ru/ekonomika/14183901>, дата обращения 10.11.2022.

<sup>4</sup> Приказ от 11 июля 2012 г. № 222 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Оля» // [http://olya.ampastra.ru/files/docslist/162-obiaz\\_post\\_olya\\_rus.pdf](http://olya.ampastra.ru/files/docslist/162-obiaz_post_olya_rus.pdf), дата обращения 10.11.2022.

<sup>5</sup> Служба капитана морского порта Оля // <http://olya.ampastra.ru/>, дата обращения 10.11.2022.

\* Класс 1: взрывчатые вещества и изделия; класс 2: газы; класс 3: легковоспламеняющиеся жидкости; класс 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества, твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества; класс 5: окисляющие вещества; класс 8: коррозионные вещества; класс 9: прочие опасные вещества и изделия.

Таблица 3

**Сведения о технических возможностях морского порта  
в части приема судов и причалов**

| Причалы,<br>№ | Расположение причала (км<br>Волго-Каспийского морского<br>судоходного канала) | Технические характеристики<br>причала |                                    |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
|               |                                                                               | Длина<br>причала (м)                  | Проектная глубина<br>у причала (м) |
| 1             | 66,5                                                                          | 180                                   | 5,2                                |
| 1а            | 66,68                                                                         | 145                                   | 5,2                                |
| 1б            | 66,7                                                                          | 100                                   | 6                                  |
| 2             | 66,8                                                                          | 160                                   | 6                                  |
| 2а            | 66,96                                                                         | 185                                   | 6                                  |
| 3             | 67,12                                                                         | 160                                   | 5<*>                               |
| 4             | 67,26                                                                         | 178,6                                 | 5<*>                               |
| 5             | 67,44                                                                         | 132,4                                 | 5,5<*>                             |
| 6             | 67,58                                                                         | 144,4                                 | 5,2                                |
| 7             | 67,58                                                                         | 144                                   | 5,2                                |
| 7а            | 67,72                                                                         | 144                                   | 5,2                                |
| 8             | 67,86                                                                         | 163                                   | 5,2                                |
| 8а            | 68,02                                                                         | 170                                   | 5,2                                |
| 9             | 68,19                                                                         | 163                                   | 5,2                                |
| 10            | 68,35                                                                         | 163                                   | 5,2                                |

*Источник:* Служба капитана морского порта Оля.

В рамках проекта по созданию каспийского кластера в Астраханской области намечено дальнейшее развитие порта Оля. Предусмотрены модернизация действующих причалов № 8 и 9 и дополнительно обустройство территории площадью 40 га. Как предполагают в ОЭЗ «Лотос», в проекте примут участие наши иранские партнеры. Далее предполагается строительство 18 новых терминалов в районе ильмена Забурунный в 7 км южнее порта Оля<sup>6</sup>.

И астраханские порты, и порт Оля имеют выход в открытое море через Волго-Каспийский морской судоходный канал, его протяженность в настоящее время — 188 км. Он начинается в 20 км ниже города Астрахани и

<sup>6</sup> Портовую ОЭЗ «Лотос» благоустраивают для реализации проекта Каспийского кластера // [https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu\\_oez\\_lotus\\_blagoustroyat\\_dlya\\_realizacii\\_proekta\\_kaspiyskogo\\_klastera.html](https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu_oez_lotus_blagoustroyat_dlya_realizacii_proekta_kaspiyskogo_klastera.html), дата обращения 10.11.2022.

состоит из двух частей: русловой части (с 0 до 86 км) и морской части (с 86 до 188 км). Ширина канала составляет от 100 до 120 м, а навигационные глубины в речной части – 4,9 м, в морской – 5,1 м. И ширина канала, и навигационные глубины не позволяют использовать крупнотоннажные суда.

Махачкалинский морской торговый порт (ММТП) – единственный незамерзающий глубоководный порт России на Каспии. Он принимает суда длиной до 150 м и осадкой до 4,5 м. В порту две гавани – сухогрузная и нефтяная. Перегрузочная мощность сухогрузной гавани – 3 млн т в год (принимает зерно, стройматериалы, лес и др.), нефтяной гавани – 7,9 млн т нефти и нефтепродуктов в год. В порту разгружаются танкеры из Казахстана, Туркмении и с каспийских месторождений ЛУКОЙЛа. Нефть перегружается в емкости нефтебазы «Дагнефтепродукт», далее нефть идет по нефтепроводу до Новороссийска. Пропускная возможность нефтепровода исчисляется 485 тыс. т в месяц, что определяется в значительной степени потенциалом узла учета «Транснефть-сервиса», находящегося на территории «Дагнефтепродукта».

Порт имеет терминалы для приема железнодорожных и автомобильных паромов. Производительность железнодорожной паромной переправы – порядка 20 тыс. вагонов в год. Возможна организация железнодорожных паромных переправ по маршруту Махачкала – порт Амирабад (Иран).

Развитию Махачкалинского морского порта мешает тот факт, что он ограничен плотной городской застройкой. При вывозе грузов автотранспортом нередко возникают пробки, снижается его пропускная способность. С открытым морем порт соединен узким каналом, который используется не только коммерческими судами, но и военными кораблями Каспийской флотилии.

Рассматривался вопрос о строительстве нового порта в непосредственной близости от Махачкалы, в Каспийске, но эта перспективная идея так и осталась на стадии обсуждения.

Деловые круги Ирана проявляют интерес к использованию мощностей ММТП. Весной 2022 г. побывавшие в ММТП иранцы осмотрели зерновой терминал и сухогрузную гавань, обсудили с руководством предприятия перспективы развития сотрудничества в сфере торговли и транспорта. Исполняющий обязанности генерального директора ММТП Алибулат Бигунилаев рассказал: «Порт осуществляет перевалку нефти, нефтепродуктов, генеральных и других видов грузов, располагая в настоящее время перегрузочными комплексами мощностью 7,9 млн т наливных грузов и 1,5 млн т сухих грузов в год»<sup>7</sup>. По словам руководителя иранской делегации генерального директора ООО «Даряделан» Хадада Яхьи Мехди, в ходе визита

<sup>7</sup> В Махачкалинском порту побывали представители деловых кругов Ирана // <https://lezgigazet.ru/archives/282988>, дата обращения 10.11.2022.

стороны обсудили вопросы импорта фруктов, размещения в порту контейнеров-рефрижераторов и растаможивания скоропортящихся продуктов.

Перевалка грузов Ираном на Каспии осуществляется через порты Энзели, Ноушехр, Амирабад, Феридункенар, Астара и Нека. Крупнейший порт Амирабад имеет нефтяные терминалы и нефтехранилища. В настоящее время идет активное развитие инфраструктуры порта Бехшахр (*Behshahr Port*). Его терминалы располагаются в 22 км от города Нека, в свою очередь, Нека — в 230 км от Тегерана. Создание транспортно-логистического центра в Бехшахре ориентировано на получение, обработку и дальнейшую транспортировку сырой нефти из Казахстана, Азербайджана, Туркмении и России в рамках своповой схемы. Планируется строительство нефтепровода Нека — Джаск, то есть от Каспия до Персидского залива.

Энзели расположен на узкой (2–4 км) косе, отделяющей озеро Мордаб (Энзелинский залив) от Каспийского моря. Порт Энзели имеет гавань, защищенную двумя молами, внешний и внутренний рейды. Глубина внешнего рейда 10–25 м, канала через прибрежную отмель — 5–5,5 м. Длина причального фронта — 1,1 км, с глубина — 1,5–5,8 м.

Помимо морского маршрута через Каспий, имеется проект маршрута железнодорожного пути из России через Азербайджан и далее до иранских портов на Персидском заливе. В 2005 г. Москва, Тегеран и Баку подписали соглашение о строительстве линии, которая должна была связать железной дорогой три страны и стать частью международного транспортного коридора Север — Юг.

Из-за грузино-абхазского и азербайджано-армянского конфликтов действовавшая в советское время железная дорога Москва — Тегеран через Джульфу давно не функционирует. Предполагалось построить новую железную дорогу через приграничные города Астара (Азербайджан) и Астара (Иран). В 2017 г. эти два одноименных города соединили 8-километровым участком железной дороги с совмещенной колеей (1435 и 1520 мм). Иранскую станцию Астара по договору передали в эксплуатацию Баку до 2033 г. Зимой 2018 г. в Астаре прибыл первый поезд из России.

В 2009 г. на территории Ирана началось строительство первого и самого сложного участка, Казвин — Решт; участок был сдан в эксплуатацию в 2019 г., на его строительство было затрачено около 2 млрд долл. На церемонии открытия присутствовали тогдашний президент Ирана Хасан Рухани и представители России, Азербайджана, Индии, Пакистана, Латвии, Грузии, Казахстана.

После запуска движения было объявлено, что к 2021 г. дорогу протянут еще на 41 км, до порта Энзели, от которого линия пойдет вдоль побережья Каспийского моря до Астары. Ожидалось, что участок будет закончен к марту 2022 г., однако на данный момент работы на этом участке не завершены. Протяженность линии Решт — Астара составит 170 км.



**Рис. 3.** Карта железных дорог Ирана

*Источник:* Материалы из открытых источников

Электронный ресурс, на котором размещена информация о продаже билетов, в том числе по маршруту Баку – Тегеран, сообщает, что еще только строится железная дорога между Астарой (Азербайджан) и Казвином, которая предположительно откроется в 2024 г.<sup>8</sup>

Как сообщил первый заместитель директора холдинга «Российские железные дороги» С. А. Павлов на Международном экспортном форуме «Сделано в России», РЖД в настоящее время уже используют маршрут

<sup>8</sup> Из Баку в Тегеран на поезде // <https://rail.cc/ru/train/baku-to-tehran>, дата обращения 10.11.2022.

Решт — Астара, но пока только в режиме «железная дорога — автомобильный транспорт», что приводит к удорожанию перевозки, хотя и не очень значительному с учетом низкой стоимости топлива в Иране <sup>9</sup>.

В текущем 2022 г. началось использование восточного железнодорожного маршрута через Казахстан, Туркмению, Иран в Индию. Пилотный контейнерный поезд был отправлен со станции Чехов Московской области до порта Шахид-Раджаи в провинции Хормозган на юге Ирана, далее суда доставляли груз в порт Нава-Шева в Индии. Таким образом в Индию были отправлены строительные материалы. В 2022 г., по данным на июль месяца, по железным дорогам по маршруту Север — Юг уже перевезено на 26 % больше грузов, чем в прошлом году <sup>10</sup>.

\* \* \*

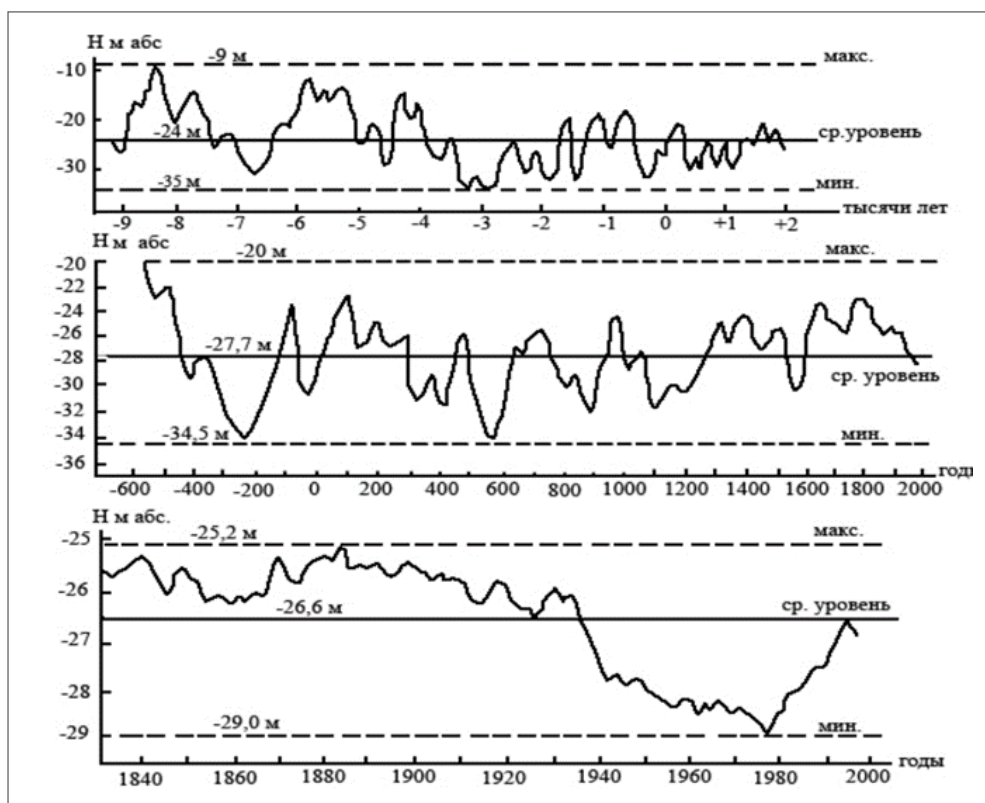
Принципиальное значение при рассмотрении вопросов интенсификации морских перевозок, особенно в том, что касается транспортировки нефти и нефтепродуктов, строительства новых инфраструктурных объектов, имеют анализ и прогнозирование ситуации в регионе, учитывая факторы сейсмической активности, глобального потепления климата, значительных колебаний уровня воды в Каспийском море.

Так, в период с 1929 по 1941 г. произошло понижение уровня моря почти на 2 м. Затем наблюдалось с некоторыми колебаниями медленное падение, и в 1977 г. уровень моря достиг отметки — 29,1 м [Беркелиева, 2001].

Повышение же уровня воды Каспийского моря на 2,5 м с 1978 по 1995 г. привело к разрушению населенных пунктов и инфраструктуры: повреждению железных и автомобильных дорог, линий электропередач, нарушению работы газопроводов, затоплению 320 тыс. га сельскохозяйственных угодий, повышению уровня грунтовых вод, загрязнению морских вод в результате затопления нефтяных скважин. Бедствие затронуло береговую зону шириной 50–70 км в Калмыкии, Дагестане и Казахстане, в общей сложности этим подъемом воды было затронуто 7 млн га суши. Уровень моря к 1995 г. поднялся на 2,35 м, благодаря широкому использованию для хозяйственных нужд объемов воды из рек, впадающих в Каспий, уровень мог быть еще на 1,5 м выше [Беркелиева, 2001]. В последующие годы средний уровень моря стал снижаться (рис. 4, 5).

<sup>9</sup> РЖД ведут переговоры с Азербайджаном и Ираном для запуска маршрута Решт-Астара // <https://tass.ru/ekonomika/16119681>, дата обращения 10.11.2022.

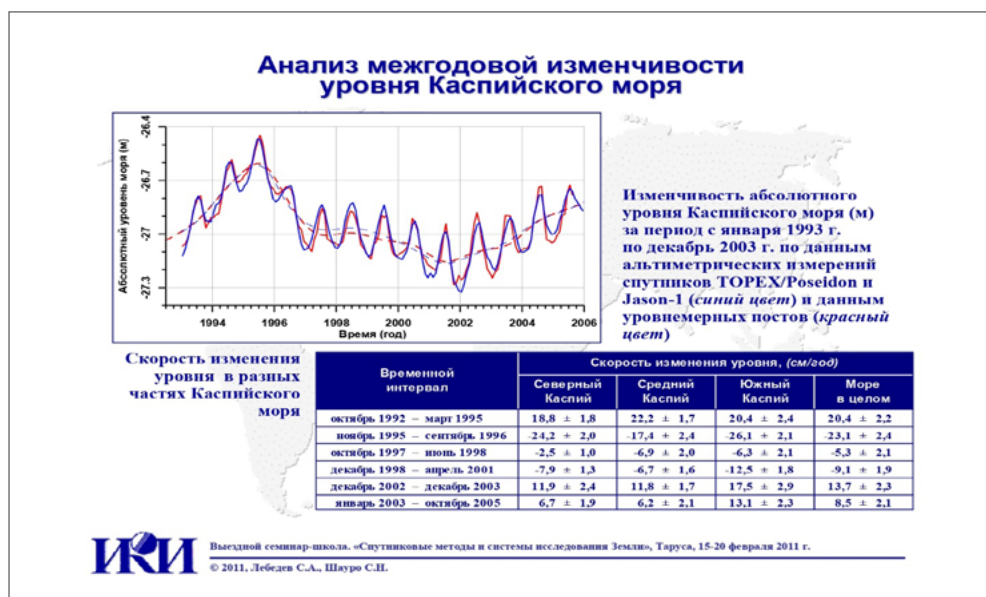
<sup>10</sup> Первый транзитный поезд с грузами для Индии прибыл в Иран из Московской области // <https://npoe.ru/z-news/2022-07-15-krupno-vezet/>, дата обращения 10.11.2022.



**Рис. 4.** Изменчивость уровня Каспийского моря и его характеристики в различные периоды\*

Источник: [Абузяров, Нестеров, 2011]

\* Верхняя кривая указывает на наличие колебаний с максимальной амплитудой 25 м (за последние 10 тыс. лет), средняя кривая, охватывающая последние 2,5 тыс. лет, указывает на наличие максимальной амплитуды 15 м. Только в течение последних 2 тыс. лет наблюдалось шесть крупных трансгрессий уровня моря с амплитудой колебаний в пределах 5–10 м. На нижней кривой, характеризующей современную эпоху, выделяются два периода с относительно устойчивым режимом колебаний уровня: 1878–1933 гг. и 1941–1977 гг. – и два периода с относительно аномальным поведением уровня: катастрофическое падение в течение 1930–1941 гг. и экстремальное повышение после 1977 г. [Абузяров, Нестеров, 2011].



**Рис. 5.** Изменчивость уровня Каспийского моря с сентября 1992 г. по декабрь 2009 г., по данным альтиметрических измерений спутников *TOPEX/Poseidon* и *Jason-1/2*

Источник: [Лебедев, 2011]

Российская часть акватории Каспийского моря находится под наблюдением ученых из Каспийского филиала Института океанологии РАН. Ключевой исследовательской темой данного научного коллектива является тема «Особенности состояния среды и биоты на шельфе Каспийского моря в районах текущей и предстоящей добычи углеводородных ископаемых»<sup>11</sup>.

Еще в 2019 г. в рамках Первого экономического форума, состоявшегося в Туркменистане, Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН предложил ряд проектов, нацеленных на сохранение и восстановление экосистемы Каспийского моря. Среди них – предложение о создании в районах морской нефтедобычи единой системы многоуровневого мониторинга с использованием нефтяных платформ, оригинальных донных станций и технологии оздоровления морской среды<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Каспийский филиал ИО РАН // <https://ocean.ru/index.php/otdeleniya-i-filialy-io-ran/kaspijskij-filial>, дата обращения 10.11.2022.

<sup>12</sup> Институт океанологии предложил стратегию зеленой экономики для развития экосистемы каспийских вод // [https://www.korabel.ru/news/comments/institut\\_okeanologii\\_predlozhit\\_strategiyu\\_zelenoy\\_ekonomiki\\_dlya\\_razvitiya\\_ekosistemy\\_kaspiyskih\\_vod.html](https://www.korabel.ru/news/comments/institut_okeanologii_predlozhit_strategiyu_zelenoy_ekonomiki_dlya_razvitiya_ekosistemy_kaspiyskih_vod.html), дата обращения 10.11.2022.

Вопрос о восстановлении экосистемы Каспийского моря стоит очень остро, и даже в нынешнее критическое время его нельзя игнорировать. Сохранению и восстановлению данной экосистемы препятствует тот факт, что в постсоветское время значительно сократился объем регулярных гидрологических работ в море, а также количество постов Гидрометслужбы.

По сравнению с 1960 г. сеть метеостанций и уровенных постов на Каспии уменьшилась почти в три раза, их техническое оснащение большей частью морально устарело. Спутниковая альтиметрия из-за недостатка научно-исследовательских космических аппаратов не может восполнить недостаток информации, получаемой традиционными методами.

Несмотря на то что космический мониторинг ведется уже более 25 лет, до сих пор в том, что касается обследования экологического состояния Каспийского моря, он не отличается ни постоянством, ни комплексностью.

Существенно мешают адекватному мониторингу и имеющиеся проблемы в обмене данными между государствами Каспийского региона<sup>13</sup>.

На данный момент требует изучения вопрос о возможности реверса нефтепровода Махачкала – Новороссийск и направления российской нефти из Махачкалы в порт на иранском побережье. Транспортировка нефти в Иран позволит создать дополнительные возможности для поставок нефти и нефтепродуктов через Иран в Индию, а также осуществлять своповые операции, которые могут стать особенно перспективными в случае снятия санкций с Ирана. Но в обозримой перспективе речь может идти только об очень ограниченном объеме нефти. К тому же нам предстоит постоянная и неустанная борьба за наших партнеров в Центральной Азии, особенно за Казахстан в связи с возросшим влиянием США в регионе. В этой ситуации причинять ущерб экономическим интересам партнеров просто опасно, недопустимо. Вопрос о реверсе требует изучения, но ни в коем случае не скоропалительных решений.

Очень большая экологическая уязвимость Каспийского моря, сейсмоактивность значительных участков его дна требуют особой осторожности при использовании каспийских вод для транспортировки нефти и нефтепродуктов. Вероятно, предпочтительнее наращивать эти перевозки по железной дороге. В этом плане скорейшее завершение строительства железнодорожного участка Астара – Решт является императивным.

\* \* \*

Транспортный коридор Север – Юг может во многих отношениях помочь нашей стране не допустить транспортной блокады, которую пытаются организовать США и их союзники. Но успешное и эффективное использование и развитие этого маршрута возможны в случае комплексного ре-

---

<sup>13</sup> Будущее Каспия. Научные проекты и исследования // <http://casp-geo.ru/budushhee-kaspiya-nauchnye-proekty-i-issledovaniya/>, дата обращения 10.11.2022.

шения имеющихся проблем. Следует учитывать все логистические звенья. Развивать и финансировать по отдельности каждое из них, не имея единой программы, явно нерационально. Необходим максимально точный прогнозный расчет, какого товарооборота мы ожидаем. В условиях жесткой конфронтации с Западом такой расчет производить невероятно сложно, так как угроза вторичных санкций может привести к свертыванию уже намеченных поставок или закупок нашей продукции. Но в этих экстремальных условиях тем более необходима четкая координация всех вовлеченных в эксплуатацию транспортного коридора Север — Юг ведомств и компаний.

Оптимизация использования маршрута Север — Юг является частью сверхсложной задачи, стоящей перед нашей страной, — как, не разрушая с таким трудом созданную рыночную экономику, ввести в нее элементы директивного планирования. Несмотря на сложность поставленной задачи, реализовать ее удалось в Германии в ходе Первой мировой войны<sup>\*</sup>.

Нам не нужно возрождать Госплан, не нужно создавать какие-либо новые бюрократические структуры: в настоящее время система управления и так является слишком громоздкой, но в условиях СВО масштабная реформа может привести, наоборот, к недопустимому ухудшению межведомственной кооперации. Требуется точечная корректировка с более четким делегированием полномочий, с тем чтобы вице-премьер, отвечающий за снабжение армии, мог полноценно решать возложенную на него задачу, в том числе и в области транспортного обеспечения.

В нынешних условиях тотальной войны против России Западом во главе с США (но без прямого участия сил НАТО в боевых действиях на Украине) можно ожидать использования всего арсенала давления, включая подрывные действия, против стран Каспийского региона, не присоединившихся к режиму санкций. Транспортный коридор Север — Юг отличается стратегическим значением для России, соответственно, имеет не только технико-экономическое измерение, но и военно-политическое.

Дислоцированная на Каспии российская военная флотилия обеспечивает безопасность транспортировок по Каспию. На Каспии имеются военные суда Ирана, который является на данный момент надежным партнером России. Гарантами независимого курса Ирана выступают верховный руководитель страны аятолла Хаменеи, Корпус стражей исламской революции, народное ополчение «Басидж». Идеи замены поста верховного руководителя на некий коллективный орган представляют опасность для сохранения Ираном антиимпериалистического курса, но подобного рода идеи

---

<sup>\*</sup> Автор этой экономической системы — Вальтер Ратенау. В рамках Имперского военного министерства он руководил департаментом, который на время войны получил чрезвычайные полномочия в области снабжения промышленности стратегическим сырьем, дефицит, которого, казалось, просто лишит воюющую армию военной техники.

уже циркулируют в республике и усиливаются в связи с очень преклонным возрастом аятоллы Хаменеи. Дальнейшее развитие экономических связей между Россией и Ираном будет усиливать позиции нынешнего руководства страны, способствовать росту числа сторонников независимого курса в иранском бизнес-сообществе.

Внутриполитическая ситуация в Азербайджане отличается большей стабильностью, там следует опасаться не дестабилизации, а того, что руководство страны уступит давлению США и их союзников.

В любом случае для устойчивого использования транспортного коридора Север – Юг России предстоит бороться и за сохранение ее партнерами независимости и стабильности. Данный транспортный коридор – очень значимый фактор в укреплении экономического суверенитета самой России, и это его качество имеет долговременный характер.

### Список литературы

*Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А.*, 2014. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации / Федер. гос. бюджет. учреждение науки Ин-т проблем рынка Рос. акад. наук (ИПР РАН). Санкт-Петербург [и др.]: Нестор-История. 799 с.

*Бром А. Е., Моисеенко А. М., Колов А. В.*, 2020. Тенденции и проблемы развития международного транспортного коридора «Север – Юг» // Московский экономический журнал. № 12. С. 49. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10839.

*Абузаров З. К., Нестеров Е. С.*, 2011. Некоторые особенности пространственно-временной изменчивости уровня Каспийского моря // Труды Государственного учреждения «Гидрометеорологический научно-исследовательский центр Российской Федерации». № 345. С. 5–22.

*Беркелиева Л. К.*, 2001. Состояние Каспийского моря // [https://www.caspinfo.org/ru/library/books/book\\_004/07.shtml](https://www.caspinfo.org/ru/library/books/book_004/07.shtml), дата обращения 10.11.2022.

*Костерева М.*, 2022. Новак анонсировал соглашение о свободной торговле между Ираном и ЕАЭС // <https://www.kommersant.ru/doc/5646013>, дата обращения 10.11.2022.

*Лебедев С. А.*, 2011. Спутниковая альтиметрия Каспийского моря // [http://d33.infospace.ru/d33\\_conf/tarusal1/pdf/Lebedev\\_16-2.pdf](http://d33.infospace.ru/d33_conf/tarusal1/pdf/Lebedev_16-2.pdf), дата обращения 10.11.2022.

*Сажин В. И.*, 2022. К вопросу о МТК «Север – Юг» – проблемы и перспективы // <https://interaffairs.ru/news/show/36291>, дата обращения 10.11.2022.

Астраханские порты и МТК «Север-Юг» задействуют для поставок удобрений в Индию // <https://tass.ru/ekonomika/14183901>, дата обращения 10.11.2022.

Будущее Каспия. Научные проекты и исследования // <http://casp-geo.ru/budushhee-kaspiya-nauchnye-proekty-i-issledovaniya/>, дата обращения 10.11.2022.

В Махачкалинском порту побывали представители деловых кругов Ирана // <https://lezgigazet.ru/archives/282988>, дата обращения 10.11.2022.

Годовой отчет ПАО «Астраханский порт» за 2020 г. // <http://astrakhanport.com/images/docs/2021/05/otchet2020.pdf>, дата обращения 10.11.2022.

Из Баку в Тегеран на поезде // <https://rail.cc/ru/train/baku-to-tehran>, дата обращения 10.11.2022.

Институт океанологии предложил стратегию зеленой экономики для развития экосистемы Каспийских вод // [https://www.korabel.ru/news/comments/institut\\_okeanologii\\_predlozhil\\_strategiyu\\_zelenoy\\_ekonomiki\\_dlya\\_razvitiya\\_ekosistemy\\_kaspiyskih\\_vod.html](https://www.korabel.ru/news/comments/institut_okeanologii_predlozhil_strategiyu_zelenoy_ekonomiki_dlya_razvitiya_ekosistemy_kaspiyskih_vod.html), дата обращения 10.11.2022.

Каспийский филиал ИО РАН // <https://ocean.ru/index.php/otdeleniya-i-filialy-io-ran/kaspijskij-filial>, дата обращения 10.11.2022.

Первый транзитный поезд с грузами для Индии прибыл в Иран из Московской области // <https://nproe.ru/z-news/2022-07-15-krupno-vezet/>, дата обращения 10.11.2022.

Портовую ОЭЗ «Лотос» благоустроят для реализации проекта Каспийского кластера // [https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu\\_oez\\_lotos\\_blagoustroyat\\_dlya\\_realizacii\\_proekta\\_kaspiyskogo\\_klastera.html](https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu_oez_lotos_blagoustroyat_dlya_realizacii_proekta_kaspiyskogo_klastera.html), дата обращения 10.11.2022.

Приказ от 11 июля 2012 г. № 222 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Оля» // [http://olya.ampastra.ru/files/docslst/162-obiaz\\_post\\_olya\\_rus.pdf](http://olya.ampastra.ru/files/docslst/162-obiaz_post_olya_rus.pdf), дата обращения 10.11.2022.

РЖД ведут переговоры с Азербайджаном и Ираном для запуска маршрута Решт-Астара // <https://tass.ru/ekonomika/16119681>, дата обращения 10.11.2022.

Служба капитана морского порта Оля // <http://olya.ampastra.ru/>, дата обращения 10.11.2022.

Federation of Freight Forwarders' Associations in India // [www.fffai.org](http://www.fffai.org), дата обращения 10.11.2022.

**KOZHOKIN Evgeny M.**, D. Sc. (History), Professor of the Department of International Relations and Foreign Policy of Russia at MGIMO-University, Dean of the Faculty of International Relations, Political Science and Foreign Regional Studies of the Russian State University for the Humanities.

**Address:** 6 Miusskaya Square, Moscow, 125047, Russian Federation.

**E-mail:** kozhokin@yandex.ru

**SPIN-код:** 7224-2125

**ORCID:** 0000-0002-1419-6695

## THE NORTH – SOUTH TRANSPORT CORRIDOR IN A NEW REALITY

**DOI:** 10.48137/26870703\_2022\_20\_4\_36

**Received:** 05.10.2022.

**For citation:** *Kozhokin E. M.*, 2022. The North – South Transport Corridor in a new reality. – *Goeconomics of Energetics*. № 4 (20). P.36-55. DOI: 10.48137/26870703\_2022\_20\_4\_36

**Keywords:** International North – South multimodal Transport Corridor (INSTC), transport blockade, Caspian region, Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Turkmenistan.

### Abstract

The International North – South multimodal Transport Corridor (INSTC) ensures the delivery of goods from Russia to Asian and African countries without entering the ports of hostile states. The importance of this corridor is significantly increasing in the context of the unprecedented sanctions war of the West against Russia and attempts to use methods of a transport blockade. The North – South Corridor includes four types of transport links: by rail, road, water and pipeline. The article considers the technical and economic characteristics of the water and railway type of cargo transportation. The author analyzes the potential of Russian ports on the Caspian Sea (in Astrakhan, in Makhachkala and the port of Olya), as well as data on Iranian port facilities. The article considers the problems of two variants of railway communication functioning: Western (through the territory of Azerbaijan and Iran) and Eastern (through Kazakhstan, Turkmenistan, Iran). The author, relying on the research of scientists of the Shirshov Institute of Oceanology of the Russian Academy of Sciences and the Space Research Institute of the Russian Academy of Sciences, draws attention to the environmental vulnerability of the Caspian region, which must be taken into account when increasing the intensity of the use of sea routes of the North–South corridor. In the current extreme conditions, analysis should be focused on helping to achieve specific results, therefore, the author draws attention to a number of political issues in the article. Nowadays the exceptional influence of politics on the economy makes scientists aware of the possibility that opponents may disrupt the functioning of the International North–South multimodal Transport Corridor.

## References

*Tsvetkov V. A., Zoidov K. H., Medkov A. A.*, 2014. Formation of an evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the context of integration and globalization / Federal state budget. Institute of Science of the Institute of Market Problems of the Russian Academy of Sciences (IPR RAS). St. Petersburg [et al.]: Nestor-History. 799 p. (In Russ.)

*Brom A. E., Moiseenko A. M., Kolov A. V.*, 2020. Trends and problems of development of the North – South international transport corridor // Moscow Economic Journal. No. 12. P. 49. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10839. (In Russ.)

*Abuzyarov Z. K., Nesterov E. S.*, 2011. Some features of the spatial and temporal variability of the Caspian Sea level // Proceedings of the Hydrometeorological Research Center of the Russian Federation State Institution. No. 345. Pp. 5–22. (In Russ.)

*Berkelieva L. K.*, 2001. The state of the Caspian Sea // [https://www.caspinfo.org/ru/library/books/book\\_004/07.shtml](https://www.caspinfo.org/ru/library/books/book_004/07.shtml), accessed 10.11.2022. (In Russ.)

*Kostereva M.*, 2022. Novak announced a free trade agreement between Iran and the EAEU // <https://www.kommersant.ru/doc/5646013>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

*Lebedev S. A.*, 2011. Satellite altimetry of the Caspian Sea // [http://d33.infospace.ru/d33\\_conf/tarusa11/pdf/Lebedev\\_16-2.pdf](http://d33.infospace.ru/d33_conf/tarusa11/pdf/Lebedev_16-2.pdf), accessed 10.11.2022. (In Russ.)

*Sazhin V. I.*, 2022. On the issue of the North – South ITC – problems and prospects // <https://interaffairs.ru/news/show/36291>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Astrakhan ports and North – South MTK will be used for the supply of fertilizers to India // <https://tass.ru/ekonomika/14183901>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

The future of the Caspian Sea. Scientific projects and research // <http://casp-geo.ru/budushhee-kaspiya-nauchnye-proekty-i-issledovaniya/>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Representatives of Iran's business circles visited the port of Makhachkala // <https://lezzigazet.ru/archives/282988>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Annual report of Astrakhan Port PJSC for 2020 // <http://astrakhanport.com/images/docs/2021/05/otchet2020.pdf>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

From Baku to Tehran by train // <https://rail.cc/ru/train/baku-to-tehran>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

The Institute of Oceanology has proposed a green economy strategy for the development of the ecosystem of the Caspian waters // [https://www.korabel.ru/news/comments/institut\\_okeanologii\\_predlozhit\\_strategiyu\\_zelenoy\\_ekonomiki\\_dlya\\_razvitiya\\_ekosistemy\\_kaspiyskih\\_vod.html](https://www.korabel.ru/news/comments/institut_okeanologii_predlozhit_strategiyu_zelenoy_ekonomiki_dlya_razvitiya_ekosistemy_kaspiyskih_vod.html), accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Caspian Branch of IO RAS // <https://ocean.ru/index.php/otdeleniya-i-filialy-io-ran/kaspijskij-filial>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

The first transit train with cargo for India arrived in Iran from the Moscow region // <https://npoe.ru/z-news/2022-07-15-krupno-vezet/>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

The Lotos SEZ port will be landscaped for the implementation of the project of the Caspian cluster // [https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu\\_oez\\_lotos\\_blagoustroyat\\_dlya\\_realizacii\\_proekta\\_kaspiyskogo\\_klastera.html](https://www.korabel.ru/news/comments/portovuyu_oez_lotos_blagoustroyat_dlya_realizacii_proekta_kaspiyskogo_klastera.html), accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Order No. 222 of July 11, 2012 On the Approval of Mandatory Regulations in the seaport of Olya // [http://olya.ampastra.ru/files/docslst/162-obiaz\\_post\\_olya\\_rus.pdf](http://olya.ampastra.ru/files/docslst/162-obiaz_post_olya_rus.pdf), accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Russian Railways are negotiating with Azerbaijan and Iran to launch the Rasht – Astara route // <https://tass.ru/ekonomika/16119681>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Service of the captain of the seaport of Olya // <http://olya.ampastra.ru/>, accessed 10.11.2022. (In Russ.)

Federation of Freight Forwarders' Associations in India // [www.fffai.org](http://www.fffai.org), accessed 10.11.2022. (In Eng.)