

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.
ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра экономической и социальной географии

**Международные транспортные коридоры России «Север-Юг» и
Северный морской транзитный коридор**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента _____ 4 _____ курса _____ 421 _____ группы
направления (специальности) _____ 05.03.02 География _____
_____ географического факультета _____
_____ Чеснакова Антона Александровича _____

Научный руководитель

доцент, к.г.н., доцент

должность, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

С.С. Самонина

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой

к.г.н., доцент

должность, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

А.В. Затонская

инициалы, фамилия

Саратов 2025

СОДЕРЖАНИЕ

	л
Введение	3
1 Понятие, виды и разновидности транспортных коридоров	5
1.1 Основные понятия	5
1.2 Виды транспортных коридоров	7
1.3 Евразийские международные транспортные коридоры	9
2 Международный транспортный коридор «Север-Юг»	15
2.1 Общая характеристика	15
2.2 Экономическая оценка использования коридора	21
3 Северный морской транзитный коридор	27
3.1 Общая характеристика	27
3.2 Экономическое и геополитическое значение транспортного коридора	30
3.3 Сравнительный анализ эффективности международных транспортных коридора	38
Заключение	46
Список использованных источников	48
Приложение	54
Приложение А Транспортные коридоры Евразии	55
Приложение Б Объем и структура грузооборота портов СМТК	56
Приложение В Сезонные грузоперевозки по основным маршрутам СМТК	57
Приложение Г Основные характеристики МТК «Север-Юг», СМТК, ТМТМ и ЮМП	58

Введение. Изучения транспортных коридоров России представляет значительный научный интерес для современной географической науки, поскольку грамотное использование этих коридоров позволит России укрепить свою экономическую независимость и обеспечить транспортную безопасность. Актуальность работы обусловлена важностью использования транзитного потенциала географического положения РФ, а так же высоким уровнем заинтересованности в проектах, направленных на реализацию этого потенциала.

Географическое положение России обладает огромным транзитным потенциалом, реализация которого потенциально может стать значительной статьёй экспорта услуг для страны. Развитие транспортной системы России позволит более полно раскрыть возможность сильных сторон её экономики и нивелировать слабые, а так же будет способствовать положительному изменению её геополитического положения за счёт диверсификации транспортных потоков. В настоящее время сразу несколько из национальных проектов России касаются изменений в структуре транспорта. Грамотные и продуманные действия по внесению этих изменений будут способствовать развитию логистики, производства, торговли и экономики в целом.

Научная новизна работы заключается в сравнительном анализе с конкурентными коридорами по ряду параметров в динамике за последние 6 лет, в которые мировая транспортная система пережила ряд значительных потрясений. Практическая значимость исследования связана с возможностью использования его результатов для переоценки эффективности текущих проектов и для создания новых, отвечающих актуальным интересам России.

Цель работы: провести сравнительный анализ международных транспортных коридоров «Север-Юг» и Северный морской транзитный коридор с конкурентными.

Задачи:

1. Изучить основные понятия, связанные с мировой транспортной системой и транспортными коридорами;

2. Изучить транспортные коридоры Евразийского транспортного каркаса;
3. Проанализировать транспортные коридоры «Север-Юг» и Северный морской транзитный коридор;
4. Провести анализ сравнительной эффективности анализируемых транспортных коридоров с конкурентными коридорами – Транскаспийский международный транспортный маршрут и Южный морской путь.

Методы исследования: сравнения, анализа, описания, картографирования.

Транспортные коридоры (ТК) - система всех или нескольких видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного, трубопроводного и воздушного) на исторически сложившихся направлениях перемещения грузов и движения пассажиров [6].

Перевозка грузов посредством ТК является наиболее оптимальной и эффективной с точки зрения логистики за счёт концентрирования инфраструктуры на самых выгодных маршрутах. Наиболее актуальны ТК для Евразии, где они формируют Евразийский транспортный каркас, призванный обеспечить транспортную связанность как внутри Евразии, так и между континентами. Этот каркас базируется на направлениях «восток-запад» и «север-юг».



Рисунок 1 – Евразийский транспортный каркас (фрагмент карты) [10]

Структурно каркас объединяет несколько основных сухопутных международных транспортных коридоров: Северный, Центральный и Южный евразийские коридоры, МТК ТРАСЕКА и МТК «Север – Юг», к которым примыкают вспомогательные ответвления и региональные маршруты два морских коридора – Южный и Северный [10].

МТК «Север-Юг» – международный транспортный коридор, обеспечивающий экспортно-импортные перевозки России в сообщении с Ираном, Индией и странами Ближнего Востока.

МТК имеет протяжённость в 7 тысяч километров и в районе Каспийского моря коридор делится на западную, каспийскую и восточную ветки.

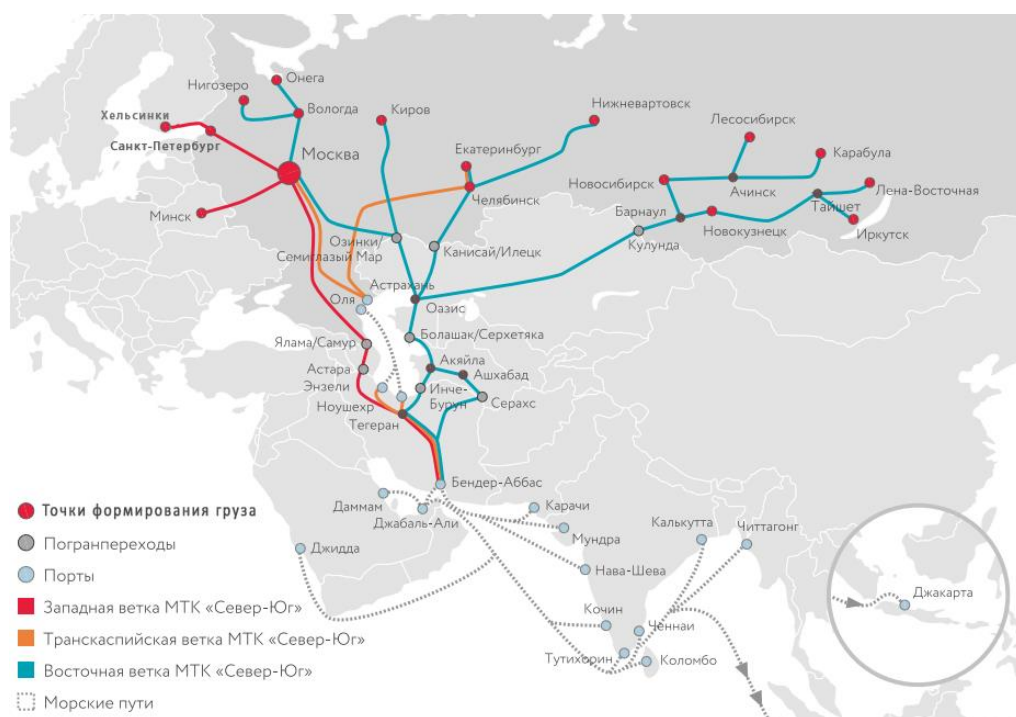


Рисунок 4 – Ветви МТК «Север-Юг» (с дополнениями автора по [23])

Данный МТК важно рассматривать в динамике, так как последнее время активность инфраструктурных работ и грузоперевозок коридора значительно выросли. Так, суммарный грузооборот за шесть лет вырос в 100 раз, ещё значительнее увеличились грузоперевозки морским транспортом по каспийской ветке. Увеличилась пропускная способность и количество перевозимых контейнеров, выросла скорость перевозки.

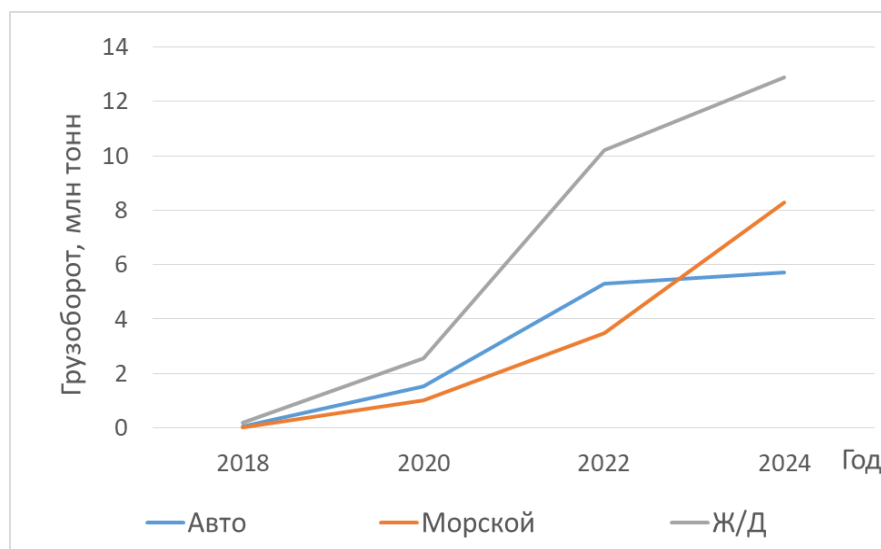


Рисунок 5 - Динамика грузооборота МТК «Север-Юг» по видам транспорта
(составлено автором по [23])

В структуре грузов, перевозимых по МТК «Север-Юг», преобладают продовольственные товары, древесина и целлюлозно-бумажная продукция, черные металлы, нефть и нефтепродукты. Основная загрузка идёт товарами России, Ирана и стран Ближнего Востока.

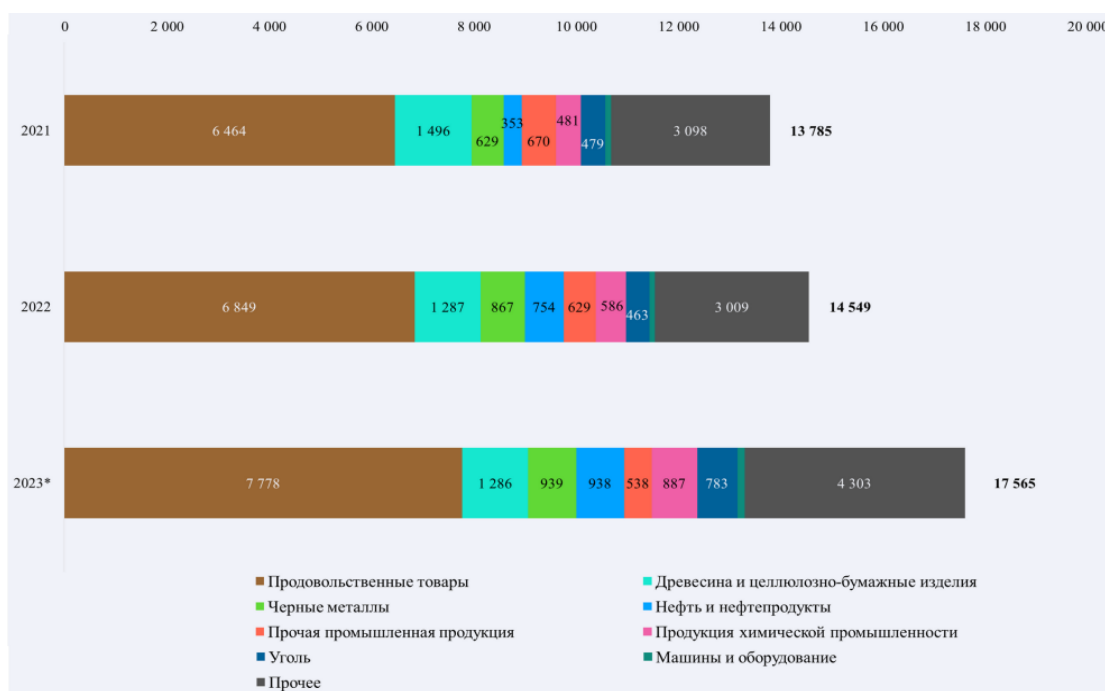


Рисунок 6 - Структура экспортно-импортных российских перевозок по МТК
«Север-Юг», тыс. тонн [26]

Северный морской транзитный коридор связывает Мурманск и Петропавловск-Камчатский, являющиеся перевалочными пунктами для грузов следующих между Европой и Азией. Его главным преимуществом является сравнительно небольшая длина, и, как следствие, малые сроки доставки.

Основными грузами, которые перевозятся по СМТК, являются нефть, СПГ, уголь, грузы северного завоза и контейнеры.

Наибольшим грузооборотом среди портов коридора обладает Мурманск, вторым по величине – Сабетта, остальные порты значительно уступают им в этом показателе.

В рамках СМТК выделяется три сектора – Поморский, Северного Морского пути (от Карских Ворот до бухты Провидения) и Камчатский.



Рисунок 7 – Объём и структура грузооборота портов СМТК (с дополнениями автора по [29])

Сектор Северного морского пути занимает центральную часть СМТК и играет в его функционировании важнейшую роль.

С 2018 года структура и объёмы перевозок по СМП сильно изменились, главным образом за счёт СПГ и конденсата. В 2022 из перевозок почти

полностью пропал транзит, что связано с политическими причинами.

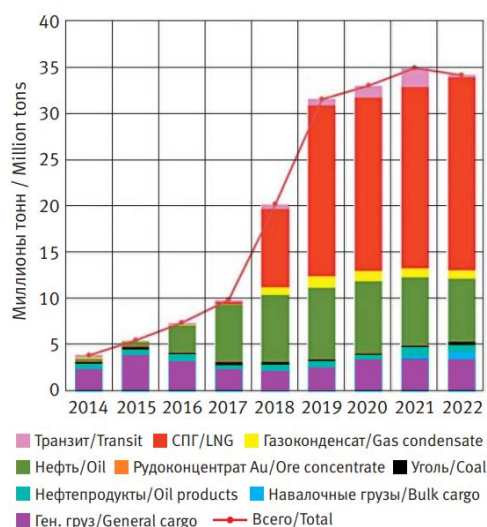


Рисунок 8 - Динамика грузопотока в акватории СМП [31]

Небольшое количество транзитных перевозок объясняется не только политическими причинами, но и географическими трудностями, такими как тяжёлые ледовые условия.

Использование ледоколов и судов с ледовыми классами сопряжено с дополнительными расходами и ожиданиями для формирования караванов. Поэтому большая часть перевозок через акваторию СМП проводится в летний период, когда ледовые условия наименее жёсткие, а к плаванию допускаются корабли без ледовых классов.

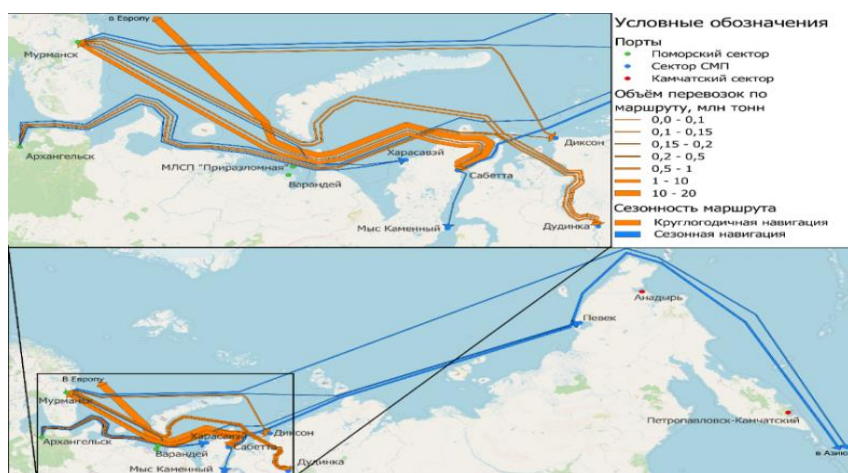


Рисунок 9 - Сезонные грузоперевозки по основным маршрутам СМТК
(составлено автором по [31])

Основные маршруты перевозок по СМТК представлены на рисунке 9. Большая часть перевозок осуществляется в Поморском секторе и западной части СМП. Самыми загруженными оказываются маршруты между Мурманском и Сабеттой, а так же из Сабетты в Европу. Перевозки же внутри Камчатского сектора крайне незначительны и на карте не отображены.

Эти факторы затрудняют использование СМТК именно как транзитного коридора.

Для целей сравнения были выбраны два коридора, конкурирующих с ТК России: Южный морской путь (ЮМП) и ТМТМ (Транскаспийский международный транспортный маршрут).

Южный морской путь соединяет порты Восточной Азии и Европы, проходя через Суэцкий канал. Принято считать одним его окончанием порт Роттердам, вторым – порт Йокогама. В таком случае, его длина составляет примерно 24.000 километров, а среднее время в пути занимает примерно 35-40 суток, в зависимости от погодных условий и остановок. Согласно данным Международной палаты судоходства, по данному пути проходит около 12% мировой торговли и около 30% контейнерных перевозок, а объём грузооборота составляет около 1 млрд тонн в год.



Рисунок 2 – Северный и южный международные транспортные коридоры [11]

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) протягивается от Сианя, через территорию Казахстана, Каспийское море, Грузию, Чёрное море к странам Восточной Европы на 11 тысяч километров, среднее время доставки - около 22 суток, однако по данным Всемирного банка реальные сроки составляют около 53 дней. Объём грузоперевозок за 2024 год составил 4.1 миллиона тонн, что на 63% больше, чем в предыдущем году. За то же время было перевезено 50,5 тысяч контейнеров ДФЭ. Основу перевозимых грузов составляют нефтепродукты, уголь, чёрные и цветные металлы, а так же продукция сельского хозяйства [17, 18].



Рисунок 3 – Транскаспийский международный транспортный маршрут [19]

Для сравнения анализируемых ТК с конкурентными была составлена итоговая таблица данных, по которой был проведён сравнительный анализ.

Для всех коридоров, кроме ЮМП, наблюдается неуклонный рост объёма перевозок, однако российские коридоры опережают ТМТМ. Так, для МТК «Север-Юг» этот показатель вырос в 100 раз, для СМТК почти в 2 раза, а для ТМТМ – в 4 раза. Для ЮМП этот показатель значительно колеблется от года к году. Так, в 2022 он составлял почти полтора миллиарда тонн, а к 2024 сократился вдвое.

По количеству перевезённых контейнеров наибольший рост показывает СМТК, увеличивший этот показатель в 54 раза. Медленнее, но стабильнее растёт контейнерооборот ТМТМ, каждые два года увеличивающийся примерно в полтора раза. Наименьшие значения показателя относятся к МТК «Север-Юг», оставаясь в районе нескольких тысяч, однако, по другим данным, могут достигать до 20-30 тысяч контейнеров в год. Для ЮМП этот показатель так же значительно сократился в 2024, перейдя с сотен миллионов до сотен тысяч контейнеров в год.

Стоимость перевозки контейнеров остаётся примерно равной и колеблется в зависимости от положения рынка. Больше всего переменам подвержена стоимость перевозки по ЮМП, т.к. он больше прочих вовлечён в мировую экономику, а наиболее стабильным оказывается СМТК, т.к. стоимость перевозки по нему зависит от слабо изменяющихся факторов.

Пропускная способность за 6 лет изменилась лишь для российских коридоров (в 6 раз для Север-Юг и на 20% для СМТК) благодаря активным действиям по модернизации этих маршрутов. Сохранение положительной динамики будет являться одним из ключевых факторов успеха этих коридоров.

Значительнее всего время перевозки сократилось для МТК «Север-Юг» до 13 дней, т.к. изначально именно небольшие сроки доставки заявлялись как его конкурентное преимущество. Незначительно сократились сроки доставки по СМТК до 18 дней, что связано с наращиванием ледокольного флота. На данный момент оба российских коридора являются одними из самых быстрых способов перемещения грузов между их целевыми регионами.

Таким образом, из-за санкционных ограничений транзитный потенциал российских коридоров оказывается недоступным к использованию. Это значит, что действующие коридоры следует рассматривать как способ выхода российских товаров на новые рынки, а не отдельную область экспорта российской экономики.

Заключение. Несмотря на высокую эффективность Южного морского пути Евразии требуются альтернативные транспортные коридоры, связанные в

единый Евразийский транспортный каркас, который повысит устойчивость экономик стран участниц к геополитическим переменам. Развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута подтверждает заинтересованность стран Азии в создании подобного каркаса.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» позволяет России развернуть грузопотоки в страны Азии, однако его полный потенциал ещё не раскрыт из-за технических ограничений. Скоординированность является критически важным условием для улучшения МТК, а её отсутствие может привести к убыточности коридора.

Северный морской транзитный коридор в данный момент оказывается скорее региональным или национальным, однако имеет значительный потенциал стать полноценным международным торговым маршрутом и в перспективе может существенно повысить роль России в мировой транспортной системе.

Исследование подчеркивает важность своевременных и активных мер по улучшению транспортной системы страны. Результаты работы могут быть использованы для разработки стратегий развития транспорта и выработки методик по улучшению транспортных коридоров. Перспективы дальнейших исследований связаны со сбором новой статистической информации, оценка взаимодействия транспортных коридоров, разработка новых этапов стратегии развития с учётом геополитической обстановки в мире.

Список использованных источников:

6. Транспортный узел [Электронный ресурс]: StudFiles. URL: <https://studfile.net/preview/9904793/page:5> (дата обращения 10.05.2025). – Загл. с экрана. - Яз. Рус.

10. Евразийский транспортный каркас [Электронный ресурс]: Евразийский Банк Развития. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/evrazijskij-transportnyj-karkas> (дата обращения 10.05.2025). – Загл. с экрана. - Яз. Рус.

11. Northern Sea Route (severoput) [Электронный ресурс]: GlobalSecurity. URL: <https://www.globalsecurity.org-->

Www.globalsecurity.org/military/world/russia/nsr.htm (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Англ.

17. Анализ и перспективы Транскаспийского международного транспортного маршрута [Электронный ресурс]: ERAI. URL: <https://index1520.com/analytics/analiz-i-perspektivy-transkaspiyskogo-mezhdunarodnogo-transportnogo-marshruta/> (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

18. Контейнерные перевозки по Транскаспийскому маршруту, который идет в обход России, выросли в 2,6 раза [Электронный ресурс]: Trans.ru. URL: <https://trans.ru/news/konteinernie-perevozki-po-transkaspiiskomu-marshrutu-kotorii-idet-v-obhod-rossii-virosli-v-26-raza> (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

19. Объем грузоперевозок по Среднему коридору достигнет 10 млн тонн [Электронный ресурс]: TÜRKMENAWTOULAGLARYAGENTLIGI. URL: <https://ayauk.gov.tm/ru/item/1395> (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

20. Эксперт: Почему ТМТМ может превратиться из «коридора» в «смежные комнаты» [Электронный ресурс]: Forbes. URL: https://forbes.kz/articles/ekspert_pochemu_tmtm_mojet_prevratitsya_iz_koridora_v_smejnyie_komnatyi (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

23. Преодоление инфраструктурных барьеров на пути развития МТК «Север—Юг» [Электронный ресурс]: ERAI. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/2d0/onk8lfb8ucpkr24svblbfpoqysm6mfj7/INSTC_RU.pdf (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

26. Из варяг в персы: перспективы развития МТК Север-Юг [Электронный ресурс]: N.TransLab. URL: <https://reosh.ru/valentin-katasonov-https://ntranslab.ru/analytic/doklady/iz-varyag-v-persy-perspektivy-razvitiya-mtk-sever-yug/> (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

29. Севморпуть [Электронный ресурс]: Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4349939> (дата обращения 10.05.2025). - Загл. с экрана. - Яз. Рус.

31. Григорьев, М. Н. Грузопоток и судопоток в акватории Северного морского пути в 2022 // TheArcticHerald. – 2022. –№1 (33). – С. 10-23.