

15 декабря 2025 г.

# Плюсы и минусы Восточной ветки МТК «Север – Юг»

**Сергей Жарков**

В классическом его понимании МТК «Север – Юг» имеет три ветки: Западная ветка идет через Россию в Азербайджан и далее в Иран. Из Ирана, из порта Бендер-Аббас – в Индию. Транскаспийская ветка начинается в российских портах Астрахань, Оля, Махачкала. Затем идет в иранские порты: Амирабад и Энзели, Ноушехр. Восточная ветка, о которой в основном и пойдет речь в публикации, проходит через Россию в Казахстан и Туркменистан. Затем в Иран и дальше в Индию.

### **Значение МТК «Север – Юг»**

О значении, которое придается МТК «Север – Юг», говорит внимание со стороны первых лиц России к транспортному коридору. Так, выступая по видеосвязи на XV саммите стран БРИКС, который прошел в Йоханнесбурге (ЮАР) в августе 2023 г., президент Путин говорил об актуальности ускоренного развития трансконтинентальных маршрутов, прежде всего коридора «Север – Юг», «который соединит российские порты в северных морях и Балтике с морскими терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана и в будущем сможет обеспечить ежегодный транзит до 30 миллионов тонн грузов».

В ноябре 2024 г. распоряжением Президента была создана рабочая группа по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» в которую вошли на тот момент самые ресурсные политики транспортной отрасли России: зампред правительства и специальный представитель по развитию МТК «Север – Юг» В.Г. Савельев, министр транспорта Р.В. Старовойт, глава РЖД О.В. Белозеров, советник президента И.Е. Левитин.

**Жарков Сергей Алексеевич – журналист, эксперт по странам Южного Кавказа. Данный комментарий – текст доклада, представленного С.А. Жарковым на Международном форуме «Волгоградский диалог».**

В ноябре этого года президенты России и Казахстана В.В. Путин и К-Ж.К. Токаев после встречи в Москве в заявлении для прессы сообщили, что они договорились расширять возможности транспортных проектов: восточной ветки МТК «Север – Юг», Транскаспийского международного транспортного маршрута, других МТК.

### **Экономика Восточной ветки**

Восточная ветка сегодня последовательно развивается. Хотя нельзя сказать, что темпы развития впечатляют своим размахом, что, впрочем, относится ко всем веткам МТК. Но если отталкиваться от экономических показателей, то по восточной ветке они следующие – от 1,8 до 2 млн. тонн грузов, что примерно в три раза больше, чем в 2023 г., когда было перевезено 650 тыс. тонн грузов.

Также стоит отметить, что объем контейнерных перевозок, которые дают наиболее высокую добавленную стоимость, по восточной ветке транспортного коридора «Север – Юг» за 10 месяцев 2025 г. составил 2,3 тыс. TEU. Это на 1,15 тыс. TEU или более чем в 2 раза больше, чем годом ранее, о чем в интервью телеканалу Россия говорил Глава РЖД Олег Белозеров.

### **География восточной ветки**

РЖД доставляет грузы в Иран через более короткое транспортное плечо – станцию Инче-Бурун: пропускная способность составляет 6 млн. тонн, из которых 2,6 используется для перевозок грузов иранскими железными дорогами. В восточном Иране работает более длинное транспортное плечо через станцию Серахс. Пропускная способность составляет 10 млн. тонн.

На стыковой иранской станции Бафк, куда приходят поезда из Инче-Буруна и Серахса, а затем идут до порта в Бендер-Аббасе, иранскими железными дорогами используется 3 млн. тонн при пропускной способности 10 млн. тонн. Итого, по Восточному коридору операторы способны провозить 7 млн. тонн грузов в год. На восточной ветке работают операторы РЖД Логистика, туркменская линия TULM, иранские и узбекские компании.

### **Минусы:**

- Главным фактором, тормозящим развитие коридора, являются экономические санкции, которые наложены на Иран задолго до того, как наложили санкции на Россию. По этой причине частные российские компании опасаются вести бизнес на территории Ирана.
- Платежи. На сегодняшний день в Иране работает только «Мир Бизнес банк», проценты за сделку у которого достигают 30-40 %. ВТБ банк только в сентябре получил разрешение на коммерческую деятельность в Иране. До конца года, возможно, ВТБ начнет коммерческую деятельность, что сильно облегчит жизнь российским компаниям.
- Также проблемой МТК «Север – Юг» является сложная, многоступенчатая логистика, которую сложно удешевить без участия государства.

## Плюсы:

- По факту уже имеется железнодорожная инфраструктура до самого Бендер-Аббаса. Только привези российские вагоны со сменной колесной парой вместо дорогих иранских.
- Чтобы маршрут начал работать на полную загрузку, РЖД дают скидки к тарифу (до конца 2025 г.): 8,9 % – на экспортные перевозки в вагонах зерновых и зернобобовых культур, 50 % – на перевозки чёрных металлов в вагонах, 20 % – на экспортно-импортные контейнерные перевозки.
- Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Россией и Ираном, подписанный 17 января 2025 г., в экономической части призван расширить торговые связи и инвестиции, смягчить последствия западных санкций за счет развития двусторонних механизмов взаимодействия.

## Перспективы

В условиях фрагментации мировой экономики и коренного переустройства ее основ транспортно-логистические связи претерпевают коренное преобразование. Страны Центральной Азии активно ищут пути, которые позволили бы приобрести большую самостоятельность при выборе транспортных решений, они будут действовать с меньшей оглядкой на главных экономических акторов Евразии: Россию, Китай и страны ЕС, совершенствовать МТК в собственных, внутрирегиональных интересах.

Свидетельством чему являются новые транспортные инициативы: Туркменистан – это «Ашхабадское соглашение», проект железной дороги в Герат, совместная с Казахстаном инициатива строительства новой железной дороги по Афганистану до Пакистана Тургунди – Герат – Кандагар – Спин-Булдак; Узбекистан – «Трансафганский коридор», совместная инициатива Кыргызстана и Узбекистана «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», стремящихся уменьшить транспортную зависимость от Казахстана. Казахстан, несмотря на существующие проблемы с ТМТМ, продолжит его развивать.

В этой связи России желательно скорректировать понимание, какую цель выполняет МТК «Север – Юг», и затем проводить более скоординированную транспортную политику в отношении стран Центральной Азии. Сделать акцент в развитии МТК «Север – Юг» на Восточную ветку коридора, которая проходит по территории российского союзника по ОДКБ Казахстана, по территории ассоциированного члена СНГ Туркменистана, целенаправленно, как и Казахстан, уделяющего большое значение транспортной составляющей в собственной экономической политике.

Отличным решением будет инфраструктурная взаимосвязанность Восточной ветки с туркменским проектом «Ашхабадское соглашение», о чем, кстати, настойчиво говорил Токаев в своей речи в мае 2024 г. на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Москве. Также России на наш взгляд стоит проводить более активную инвестиционную политику в

Центральной Азии, поддерживая инфраструктурное развитие союзников по ОДКБ: Кыргызстана и Казахстана. Уделить внимание проекту, который свяжет север и юг стратегического союзника России – Кыргызстана: Балыкчи – Кочкор – Джалал-Абад. Вложиться в инфраструктурные проекты с участием Узбекистана: Китай – Кыргызстан – Узбекистан и Трансафганский коридор, что также прибавит России веса в центральноазиатской транспортной инфраструктуре.