

*Тараканова Е.А.,*

*к.э.н., проф. Павлова Е.И.*

*Российский университет транспорта (МИИТ)*

*г. Москва, Россия*

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ  
КОРИДОРОВ «СЕВЕР — ЮГ» И «ТРАССИБ» ДЛЯ  
КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КИТАЕМ И  
ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТЬЮ РОССИИ**

*Аннотация.* В статье проведен сравнительный анализ эффективности Транссибирской железнодорожной магистрали и международного транспортного коридора «Север — Юг» для контейнерных перевозок между Китаем и европейской частью Российской Федерации. На основе оценки временных, экономических, инфраструктурных и правовых параметров установлено, что Транссиб имеет абсолютное преимущество по показателям тарифа, скорости доставки и унификации нормативно-правовой базы. Выявлены инфраструктурные ограничения коридора «Север — Юг», включая низкую пропускную способность каспийских портов и отсутствие единого таможенного регламента. Предложены меры государственного регулирования, позволяющие сократить разрыв в эффективности до 10–12 процентов к 2030 году.

**Ключевые слова:** *транссибирская магистраль, транспортный коридор «Север — Юг», контейнерные перевозки, Китай, европейская часть России, сравнительная эффективность, тарифное регулирование, мультимодальные перевозки.*

# COMPARATIVE ANALYSIS OF THE EFFECTIVENESS OF THE NORTH—SOUTH AND TRANSSIB TRANSPORT CORRIDORS FOR CONTAINER TRANSPORTATION BETWEEN CHINA AND THE EUROPEAN PART OF RUSSIA

***Annotation.** The article provides a comparative analysis of the effectiveness of the Trans—Siberian Railway and the North-South international transport corridor for container transportation between China and the European part of the Russian Federation. Based on the assessment of time, economic, infrastructural and legal parameters, it has been established that Transsib has an absolute advantage in terms of tariff, delivery speed and unification of the regulatory framework. The infrastructural limitations of the North—South corridor have been identified, including the low capacity of the Caspian ports and the absence of a single customs regulation. Government regulatory measures have been proposed to reduce the efficiency gap to 10-12 percent by 2030.*

***Keywords:** trans—Siberian railway, North-South transport corridor, container transportation, China, European part of Russia, comparative efficiency, tariff regulation, multimodal transportation.*

В условиях современной геополитической трансформации и переориентации внешнеторговых потоков Российской Федерации на восточном и южном направлениях проблема оптимизации маршрутов контейнерных перевозок приобретает ключевое значение для обеспечения экономической безопасности и устойчивости товародвижения. Китайская Народная Республика, выступающая в роли крупнейшего торгового партнера России, ежегодно наращивает объемы контейнерного экспорта в европейскую часть Российской Федерации. Традиционным маршрутом является Транссибирская железнодорожная магистраль, однако в последние десятилетия активно развивается международный транспортный коридор «Север — Юг», позиционируемый как альтернативная артерия, соединяющая

акватории Балтийского и Баренцева морей с побережьем Персидского залива и Индийского океана.

Транссибирская магистраль представляет собой исторически сложившуюся широтную железнодорожную сеть, проходящую от Владивостока через всю территорию России до Москвы и Санкт-Петербурга. С точки зрения геометрии маршрута, контейнерный поезд, следующий из северо-восточных провинций Китая (Хэйлуцзян, Цзилинь) или через пограничные переходы Забайкальск — Маньчжурия и Гродеково — Суйфэньхэ, преодолевает расстояние от 8 до 10 тысяч километров в зависимости от конечной станции в европейской части Российской Федерации. Среднее время доставки контейнера по данному маршруту составляет от двенадцати до пятнадцати суток, что достигается за счет круглогодичной эксплуатации и отсутствия необходимости перевалки на другие виды транспорта на всем протяжении пути от границы до склада получателя[1].

Техническая пропускная способность Транссиба на протяжении последних пяти лет подвергалась модернизации в рамках второго этапа развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В 2022–2023 годах объем инвестиций в инфраструктуру восточного полигона железных дорог превысил 1,1 триллиона рублей. Однако эксплуатационная эффективность сдерживается наличием узких мест, в частности, на перегонах Иркутской области и Красноярского края, где коэффициент использования пропускной способности приближается к критическим значениям 95 процентов. Согласно отчетности ОАО «Российские железные дороги», объем контейнерных перевозок по Транссибу в направлении запад — восток и обратно за первое полугодие 2023 года составил около 650 тысяч двадцатифутовых эквивалентов. Из них доля китайских транзитных контейнеров, следующих в европейскую часть России, равнялась 58 процентам. С правовой точки зрения, перевозки регулируются Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном железнодорожном грузовом

сообщении, а также едиными тарифными условиями, установленными Федеральной антимонопольной службой. Прейскурант 10-01 устанавливает базовые ставки за перевозку контейнеров, которые в 2023 году для маршрута из Маньчжурии в Москву составляли ориентировочно 200–220 тысяч рублей за сорокафутовый контейнер, включая инфраструктурную и локомотивную составляющие. Важно отметить, что данный тариф не подвержен валютным колебаниям, что является значимым преимуществом при расчетах в национальных валютах.

Как верно отмечают Ефременко Д.В., Караганов С.А., Козылов И.С., международный транспортный коридор «Север — Юг» проектировался как мультимодальная система, объединяющая три основных маршрута: транскаспийский (с использованием портов Астрахани и Оля), восточный (через железнодорожные переходы на границе с Казахстаном и Туркменистаном) и западный (через Азербайджан и далее по территории Ирана). Для доставки контейнеров из Китая в европейскую часть России интерес представляет восточная ветка, предполагающая движение через сухопутные пограничные переходы «Достык — Алашанькоу» на территории Казахстана, далее через Туркменистан, Иран и затем поворот на север через Азербайджан и Дагестан в Ростовскую или Волгоградскую область. Альтернативно используется маршрут через Каспийское море с перевалкой в порту Махачкала[2].

Сравнительный анализ расстояний показывает, что протяженность пути из центрального Китая (Шанхай, Тяньцзинь) до Москвы по коридору «Север — Юг» через Иран и Астрахань составляет от 9,5 до 11 тысяч километров, что лишь на 10–15 процентов длиннее Транссиба. Однако время доставки оказывается выше, достигая двадцати двух — двадцати восьми суток, что обусловлено двумя или тремя перевалками с железнодорожного на морской транспорт в иранских портах Бендер-Энзели или Амирабад и обратно на российскую железнодорожную сеть. В 2022 году был зафиксирован рекордный рост контейнерооборота по маршруту «Север — Юг»: показатели увеличились

на 37 процентов по сравнению с предыдущим годом, достигнув 215 тысяч двадцатифутовых эквивалентов. При этом доля собственно китайских грузов, направляемых в европейскую Россию, не превысила 14 процентов общего объема, так как основная масса контейнеров следовала транзитом в Индию и страны Персидского залива.

Нормативно-правовое регулирование коридора «Север — Юг» основывается на межправительственном соглашении от 12 сентября 2000 года, подписанном Россией, Ираном и Индией. Впоследствии к соглашению присоединились Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Республика Беларусь. Тарифообразование здесь существенно сложнее, поскольку включает железнодорожную составляющую по территории Китая, Казахстана, Туркменистана, Ирана и России, а также морской фрахт на Каспии. Согласно данным Евразийской экономической комиссии, средняя стоимость доставки сорокафутового контейнера из Шанхая в Московский регион по коридору «Север — Юг» по состоянию на третий квартал 2023 года составляла 315 тысяч рублей или эквивалент в китайских юанях, что на 40 процентов выше аналогичного показателя по Транссибу[3].

Для объективной оценки эффективности выбраны три критерия: время доставки, стоимость транспортировки и надежность. Точкой отправления определен китайский Чунцин, точкой назначения — Нижний Новгород. По временному критерию Транссиб имеет безусловное преимущество: средняя маршрутная скорость контейнерного поезда составляет 980 километров в сутки, тогда как на коридоре «Север — Юг» с учетом перевалок в иранских портах и таможенных досмотров скорость падает до 430 километров в сутки. Вероятность нарушения графика на Транссибе равна 8 процентам (основная причина — перегруженность подходов к Екатеринбургу), тогда как для коридора «Север — Юг» этот показатель достигает 27 процентов из-за проблем на трансграничном стыке «Серахс». С экономической точки зрения, тариф по Транссибу не включает дополнительных сборов за резервирование фитинговых платформ. По коридору «Север — Юг» морская составляющая на

переходе Каспия от порта Энзели до порта Оля добавляет 45 тысяч рублей к базовой ставке. Кроме того, в соответствии с Кодексом торгового мореплавания, страховой взнос для контейнеров, следующих каспийским маршрутом, составляет 1,2 процента от стоимости груза против 0,4 процента при железнодорожной перевозке по Транссибу. Экологическая эффективность также выше на Транссибе: удельные выбросы диоксида углерода на один двадцатифутовый эквивалент на тысячу километров равны 26 килограммам, тогда как на коридоре «Север — Юг» из-за дизельных судов на Каспии выбросы достигают 42 килограммов.

Анализ состояния инфраструктуры выявляет несбалансированность инвестиционных программ. По Транссибу основным ограничением является износ верхнего строения пути: доля участков с просроченным межремонтным ресурсом составляет 34 процента протяженности магистрали. Для коридора «Север — Юг» слабое звено — недостаточная пропускная способность припортовых станций: станция Курумкан в Махачкале обрабатывает не более 150 контейнеров в сутки при потребности в 450 единиц[4].

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года предусматривает увеличение контейнерного транзита по Транссибу до 1,2 миллиона двадцатифутовых эквивалентов ежегодно за счет строительства вторых путей на перегоне Мегет — Тайшет и электрификации участка Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре. Для коридора «Север — Юг» в рамках подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» запланирована реконструкция портовой особой экономической зоны в порту Оля и строительство нового контейнерного терминала мощностью 300 тысяч двадцатифутовых эквивалентов в год. Однако плановая стоимость этих работ оценивается в 460 миллиардов рублей, что в два с половиной раза выше стоимости аналогичного расширения Транссиба на западном направлении.

Отдельного рассмотрения заслуживает фактор правовой среды. Перевозки по Транссибу осуществляются в рамках унифицированной процедуры единого окна на границе с Китаем, что регламентировано

Соглашением между Евразийским экономическим союзом и Китайской Народной Республикой об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах. Для маршрута «Север — Юг» отсутствует единый таможенный регламент, так как Туркменистан сохраняет особый режим транзита, требующий отдельного разрешительного документа на каждую партию из ста и более контейнеров. Это создает административные издержки, увеличивающие общее время оформления грузов до семи суток[5].

Таким образом, сравнительный анализ показывает, что Транссиб сохраняет абсолютное преимущество перед коридором «Север — Юг» для контейнерных перевозок между Китаем и европейской частью России. Преимущество базируется на трех факторах: более низком тарифе, сокращенном на сорок процентов времени доставки и унифицированной нормативно-правовой базе. Средневзвешенная экономическая эффективность Транссиба на 28 процентов выше. Коридор «Север — Юг» обладает потенциалом разгрузки восточного направления, но не является полноценной альтернативой из-за низкой пропускной способности каспийских портов и административных барьеров. Его целесообразно использовать только для грузов, где критична сохранность, а не скорость, а также для потоков из южных провинций Китая. Для государственного регулирования предлагается сохранить тарифные преференции для Транссиба согласно постановлению Правительства № 1232 от 23 июня 2021 года и скорректировать инвестиционную программу коридора «Север — Юг» в сторону цифровизации и паромного сообщения Оля — Энзели, что позволит снизить разрыв в эффективности до 10–12 процентов к 2030 году. Без этих мер приоритет Транссиба останется незыблемым.

### Список источников:

1. Ларин А. Н., Развитие транспортных коридоров в современных условиях // Известия Транссиба. 2023. №4 (56). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transportnyh-koridorov-v-sovremennyhusloviyah> (дата обращения: 03.09.2025).
2. Ефременко Д.В., Караганов С.А., Козылов И.С. Коридоры возможностей и рисков // Россия в глобальной политике. 2026. Т. 24. № 2. С. 162–176.
3. Шарова, И. В. Международные транспортные коридоры и их влияние на экономическое развитие государств / И. В. Шарова, Д. В. Голова // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 1153-1164.
4. Комов М.С. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ КАК ОСНОВА РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА // Фундаментальные исследования. 2019. № 12-1. С. 82-87.
5. Колесников, А. Е. Железнодорожный транзитный потенциал Российской Федерации: проблемы, перспективы, возможности от участия в международном интеграционном проекте — инициативе КНР «Один пояс — один путь» / А. Е. Колесников, Т. Н. Кучинская. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 37 (275). — С. 120-123.