

Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии

Доклады и рабочие документы 21/5



России и странам Ближнего Востока нужен МТК «Север-Юг»

XI Ближневосточная конференция

Евгений Винокуров

Главный экономист ЕАБР и ЕФСР

д.э.н., PhD

Vinokurov_ey@eabr.org

21-22 февраля 2022 г.

ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ЕВРАЗИИ – ОСНОВА «БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ»

Юридической основой создания коридора является межправительственное Соглашение о МТК «Север-Юг» от 12 сентября 2000 г.

Участники МТК «Север-Юг»:





01

Усиление взаимодействия стран ЕАЭС с Ираном, странами Ближнего Востока

02

Активизация Азербайджана, Ирана, Индии, Туркменистана и Казахстана по развитию Каспия

**ОКНО
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ДЛЯ РАЗВИТИЯ
МТК «СЕВЕР-ЮГ»**

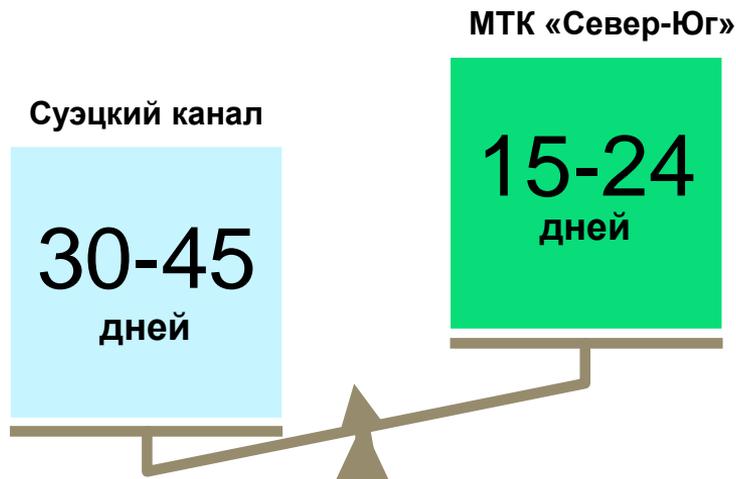
03

Суперуспешный опыт развития контейнерных перевозок по направлению «Восток-Запад»

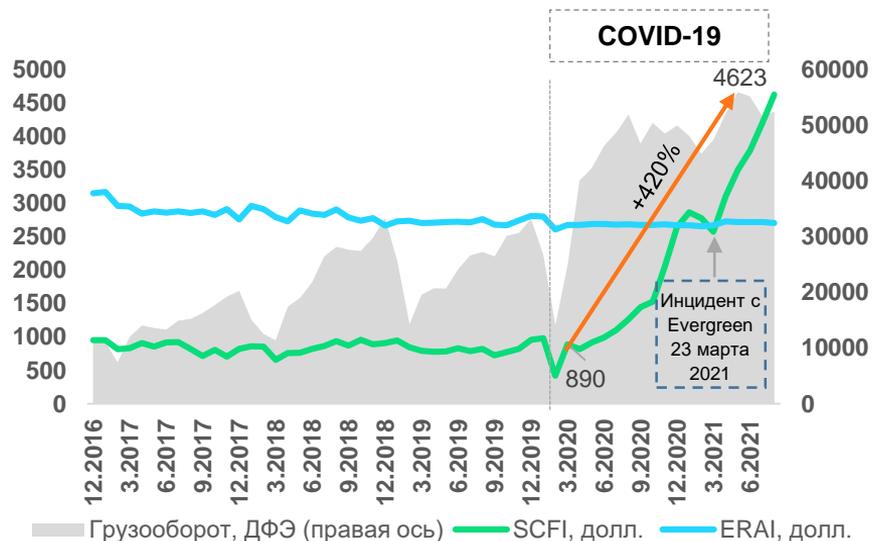
04

Развитие цифровых технологий в обеспечении «бесшовности» маршрутов

Сроки доставки товаров из Индии в Россию через Суэцкий канал и МТК «Север-Юг»



Котировки SCFI и ERAI и объем контейнерных жд перевозок в сообщении Европа-Китай/Китай-Европа*



Источник: Thomson Reuters (2021), ERAI (2021)

- В текущих условиях перевозка грузов сухопутным путем более привлекательна на фоне **высокой волатильности ставок морского фрахта** и стабильности железнодорожных тарифов.
- В долгосрочной перспективе МТК «Север-Юг» **конкурентоспособен** в отношении доставки товаров с высокой добавленной стоимостью и продовольствия благодаря **преимуществу по скорости доставки**.
- Международный коридор способствует **снижению углеродного следа**.

Сдерживающие факторы. Видим сейчас окно возможностей по их преодолению

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЕ

- Территориальные конфликты
- Национальная транспортная политика
- Международные санкции и ограничения

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ

- Торговые барьеры, несогласованные таможенные процедуры
- Негармонизированное транспортное право
- Разрешительные системы



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ

- Износ оборудования и транспортных средств
- Ограниченное использование современных технологий

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ

- Кризисные явления в экономике и финансовой системе, в том числе вследствие COVID-19
- Конъюнктура международных товарных рынков
- Международные фрахтовые ставки

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ

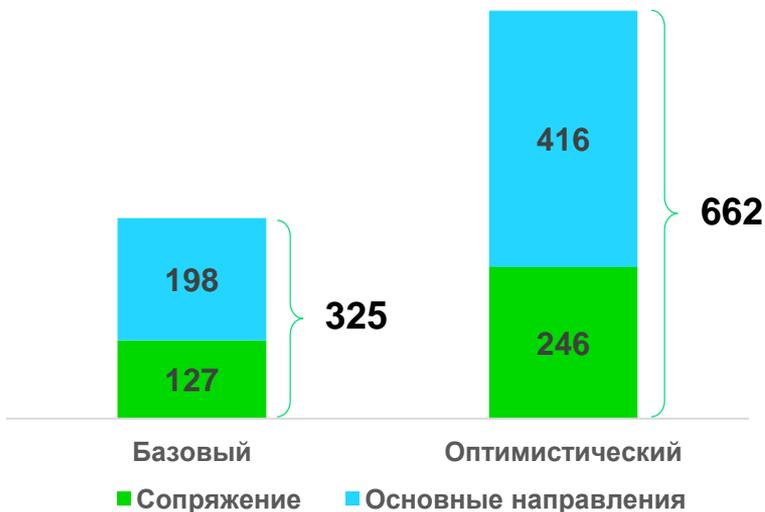
- Конкурирующие логистические системы
- Различия в ширине колеи железных дорог
- Узкие места транспортной инфраструктуры



ПОТЕНЦИАЛ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

325-662 потенциал
тыс. ДФЭ* контейнерных
перевозок

Потенциал контейнерных перевозок
к 2030 г., тыс. ДФЭ



≈ **42** доля
% продовольствия
и металлов

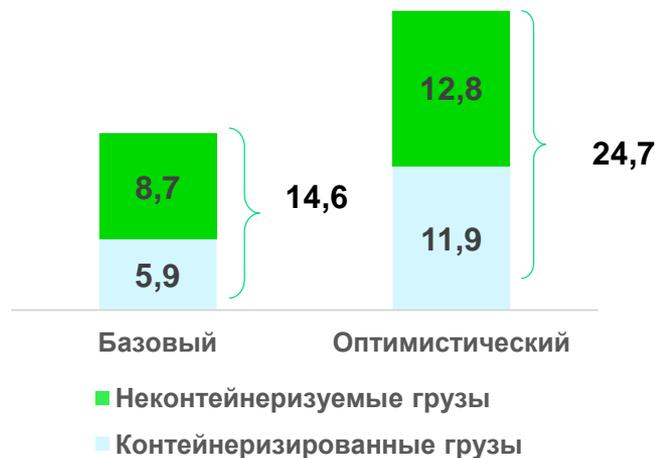
Основные товарные группы, тыс. ДФЭ
(базовый сценарий)





ОГРОМНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЗЕРНОВЫХ КУЛЬТУР

Оценка совокупного потенциала грузоперевозок к 2030 г., млн тонн



Товарная структура совокупного потенциала (базовый сценарий)



- Потенциал неконтейнеризуемых грузов составляет 52-60% от совокупного потенциала.
- Объем перевозки зерновых культур может составить от 8,7 до 12,8 млн т. к 2030 г., что превосходит потенциал контейнерных перевозок по всем товарным категориям в совокупности.

Расчеты ЕАБР.



ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС

1) 75% потенциала контейнерных перевозок приходится на ЕАЭС

- Страны ЕАЭС могут обеспечить от 245 до 501 тыс. ДФЭ к 2030 г (от 4,4 до 9 млн тонн);
- Объем грузоперевозок по направлению с Севера на Юг (от 182 до 370 тыс. ДФЭ) выше, чем с Юга на Север (от 63 до 132 тыс. ДФЭ);
- до 40% обеспечивает сопряжение транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад»

2) Выход к морю

- 4 из 5 государств-членов ЕАЭС не имеют выхода к морю;
- Дополнительный рост ВВП до 1,5 п.п. для стран без выхода к морю;
- Потенциал роста внешней торговли до 30% для стран без выхода к морю.

3) Увеличение объемов внешней торговли, в том числе за счет сопряжения и цифровизации

- Основной вклад в потенциальный объем перевозок вносят грузовые потоки ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном;
- Увеличение объемов грузопотока между ЕАЭС, Турцией и Грузией за счет сопряжения МТК Север-Юг с маршрутом Баку-Тбилиси-Карс;
- «Бесшовность» МТК содействует увеличению объемов внешней торговли.

4) Трансформация из транспортного коридора в коридор развития для ЕАЭС

- Снижение углеродного следа;
- Строительство индустриальных парков и СЭЗ вдоль пути;
- Создание производственных коопераций и выстраивание новых производственно-строительных цепочек со странами Персидского залива и Индийского океана.



Շնորհակալութիւնն ուշադրութեան համար.

Дзякуй за ўвагу!

Назар аударғандарыңызға рақмет!

Назар салғаныңыздарга рахмат!

Благодарю за внимание!

Раҳмати калон!