

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

Евгений Винокуров, Главный экономист ЕАБР и ЕФСР

XI Ближневосточная конференция Международного дискуссионного клуба «Валдай»

Несмотря на то, что с момента подписания соглашения о создании мультимодального международного транспортного коридора «Север – Юг» прошло 20 лет, данный коридор до сих пор не заработал. Однако в настоящее время существует ряд факторов, способствующих успешному функционированию МТК «Север – Юг». В их числе активизация взаимодействия ЕАЭС с Индией и Ираном и другими странами Южной Азии и Персидского залива, наличие значительного потенциала сопряжения МТК «Север – Юг» с широтными транспортными маршрутами, ускорение процессов цифровизации и резкое усиление климатической повестки. В этой связи в исследовании дана оценка грузового потенциала МТК «Север – Юг», который составляет от 14,7 до 24,5 млн т в перспективе к 2030 г.

Мультимодальный МТК «Север – Юг» связывает Скандинавские страны и северо-западную часть ЕАЭС с государствами Персидского залива и Индийского океана через страны Кавказа и Средней Азии. Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского и речного транспорта. **Уникальное направление МТК «Север – Юг» создает возможности для стыковки с другими глобальными и региональными широтными транспортными коридорами, проходящими с востока на запад.** В их числе евразийский коридор «Транссиб», международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай, коридоры № 5 и № 8 Организации сотрудничества железных дорог, Международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия», международный «Лазуритовый» транспортный коридор и транспортные коридоры Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. Таким образом, запуск МТК «Север – Юг» содействует формированию макрорегиональной транспортно-логистической системы – евразийского транспортного каркаса. Сооружение данного каркаса выступает основой для развития торгового и инвестиционного партнерства внутри Евразии и позволяет учесть долгосрочные экономические интересы многих стран Евразийского континента, особенно не имеющих выхода к морю.

Главное преимущество МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами, в том числе перед морским маршрутом через Суэцкий канал, – значительное сокращение временных затрат на осуществление перевозок. Так, сроки доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляют от 30 до 45 дней, в то время как сроки доставки по сухопутному маршруту МТК «Север – Юг» могут варьироваться от 15 до 24 дней. Доставка

же грузов по Восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркменистан, займет 15–18 дней. Сокращение сроков доставки является критически важным фактором для целого ряда товаров – продовольствия, изделий из текстиля, бытовой техники, электроники.

В рамках исследования были оценены базовый и оптимистический сценарии развития контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг», который может составить от 325 до 662 тыс. ДФЭ (от 6 до 11,7 млн т) к 2030 г. При этом эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с евразийскими широтными транспортными коридорами, связывающими восток и запад, обеспечивает от 127 до 246 тыс. ДФЭ (от 2,3 до 4,4 млн т), или порядка 40% совокупного потенциала контейнерных перевозок (Рисунок 1). Основными товарными категориями МТК «Север – Юг», пригодными для контейнеризации на данный момент, являются продовольствие (за исключением зерна и масла наливом), металлы (черные и цветные, изделия из металлов), древесина, изделия из дерева, бумага, машины и оборудование, минеральные удобрения, текстиль, текстильные изделия и обувь и др.

Будущее контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг» представляет значительный интерес для государств – членов ЕАЭС. Развитие перевозок между ними и странами Южной Азии и Персидского залива может обеспечить от 245 до 501 тыс. ДФЭ к 2030 г. (от 4,4 до 9 млн т), или порядка 75% потенциального объема контейнерных железнодорожных перевозок (Рисунок 1). Основной вклад в потенциальный объем контейнерных железнодорожных перевозок внесут грузовые потоки ЕАЭС с Азербайджаном, Ираном, Индией и Пакистаном. Значительным для стран ЕАЭС является также благоприятный эффект сопряжения МТК «Север – Юг» с широтным железнодорожным маршрутом Баку – Тбилиси – Карс. В результате такой стыковки становится возможным развитие железнодорожных контейнерных перевозок между ЕАЭС, Грузией и Турцией.

Рисунок 1. Потенциал контейнерных перевозок по МТК «Север – Юг»



Источник: ЕАБР.

Все три маршрута следования МТК «Север – Юг» имеют значение для реализации транспортно-транзитного потенциала. Однако наибольшие возможности связаны с развитием двух железнодорожных маршрутов – Западного и Восточного, удельный вес которых составляет, соответственно, порядка 60% и 24% потенциала контейнерных грузопотоков. Следует отметить, что железнодорожные перевозки сопоставимы с глубоководными морскими перевозками по объемам прямых и косвенных выбросов парниковых газов, при этом можно смело утверждать, что по выбросам твердых частиц и монооксидов азота они являются наиболее экологичными. При этом грузовой потенциал автомобильных перевозок и внутреннего водного транспорта МТК «Север – Юг» значительно уступает железнодорожным перевозкам и оценивается соответственно в 45–50 тыс. ДФЭ (или 0,8–0,9 млн т) и 10–20 тыс. ДФЭ (0,2–0,4 млн т) к 2030 г. в зависимости от сценария.

Основным товаром, доставляемым по МТК «Север – Юг», является зерно, которое классифицируется как непригодный для контейнеризации груз. Согласно прогнозным оценкам, поток зерновых грузов по МТК «Север – Юг» может составить от 8,7 до 12,8 млн т к 2030 г. Таким образом, объемы перевозки будут продолжать превосходить потенциал контейнерных железнодорожных перевозок по всем другим товарным категориям в совокупности (от 6 до 11,7 млн т). В конечном итоге, с учетом потенциала двух видов товарных категорий – пригодных и непригодных для контейнеризации, общий потенциал грузовых перевозок по МТК «Север – Юг» составляет от 14,7 до 24,5 млн т к 2030 г.

Результаты исследования также свидетельствуют о том, что тарифные и нетарифные барьеры сдерживают потенциал привлечения грузопотоков по МТК «Север – Юг». Так, гравитационная модель показывает: если денежные затраты на получение, подготовку и сдачу документов для пограничного и таможенного контроля в странах – участницах Соглашения о МТК «Север – Юг» снизятся с текущих 376,12 долл. до среднего европейского показателя в 79,65 долл., объем внешней торговли в этих странах может увеличиться на 5,9% от уровня 2019 г. (или на 59,08 млрд долл.). Кроме того, цифровизация оказывает положительный и статистически значимый эффект на увеличение внешней торговли, способствуя достижению «бесшовности» транспортных маршрутов.

В перспективе МТК «Север – Юг» может стать коридором развития для ЕАЭС. Так, помимо увеличения объемов торговли, развитие МТК «Север – Юг» содействует строительству промышленных парков, специальных экономических зон вдоль транзитного пути, а также производственной кооперации и выстраиванию производственно-логистических цепочек с крупными развивающимися странами Персидского залива и Индийского океана.

Более подробно об МТК «Север – Юг» – в [докладе](#) Евразийского банка развития.