Сессия «Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии» в рамках **Национальной научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня рождения заслуженного деятеля науки, профессора Белова И.В.**

Министерство транспорта Российской Федерации | РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (МИИТ) | Транспортный университет | Институт экономики и финансов

Транспортный коридор Север-Юг Точка невозврата для грузов и логистики

Никитина Мария Анатольевна – к.э.н.

20 апреля 2023

N.Trans Lab

МТК Север-Юг истоки проекта



Трансиранская железная дорога в 1938 году


Трансиранская железная дорога в горах Загрос


Американский паровоз, доставляющий помощь союзников России, останавливается на станции, с.. 1943 г.


Американские и британские железнодорожные бригады везут припасы в Россию. с. 1943 г.

История МТК Север-Юг берет свое начало ещё с 1930-х годов.

Проект в виде **Трансиранской железной дороги** создавался Великобританией, как инструмент военного сдерживания России.

Однако, вскоре после запуска в 1939 г. железной дороги от каспийского порта Бендер-Торкемен до Бендер-Хомейни на берегу Персидского залива **по этой дороге стала поступать американская помощь Советскому Союзу** во время Второй мировой войны.

Базовые предпосылки создания транспортного коридора Север-Юг



Суэцкий канал имеет длину в **160 километров**, ширину по зеркалу воды до 350 м, по дну — 45—60 м, **глубину 20 м.**

Через Суэцкий канал в **2022** году прошло более **23 тыс. судов с 1,4 млрд тонн грузов**, а в 2021-м - 21,7 тыс. судов.

Маршрут «Север – Юг» протяженностью 7200 км (против 16 000 км в сравнении со стандартным маршрутом через Суэцкий канал) проходит от индийского порта им. Джавахарлала Неру (Нава-Шева), расположенного на юге Мумбаи, до Санкт-Петербурга через Иран. Для перевозок используется морской, речной и железнодорожный транспорт.

МТК позволяет в два раза сократить время доставки товаров из Индии в Россию. Срок прохождения грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту **через Суэцкий канал составляет от 30 до 45 дней, а по коридору «Север – Юг»- от 15 до 24.**

N.Trans Lab

Катализаторы проекта МТК Север-Юг

- **Укрепление сотрудничества и торгово-экономических отношений со странами центральной Азии.**

- **Усиление торговли со странами персидского залива, западной Азии, Индией.**





- **Дополнительный транспортный коридор для торговли с Китаем.**

- **Стимул для развития деловой активности прилегающих к коридору регионов РФ - Центра, Поволжья и Прикаспия.**

- **Ускорение транзитных потоков.**

N.Trans Lab

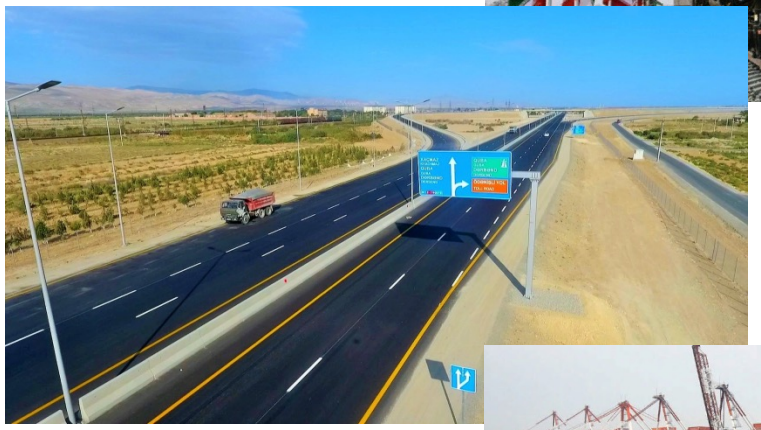
Участники МТК «Север-Юг»

Основатели:



- Республика Индия – дата ратификации соглашения: апрель 2001 г.;
- Исламская Республика Иран – октябрь 2001 г.;
- Российская Федерация – март 2002 г.





Новые участники:

- Республика Казахстан – сентябрь 2003 г.;
- Республика Беларусь – январь 2004 г.;
- Султанат Оман – декабрь 2004 г.;
- Республика Таджикистан – декабрь 2005 г.;
- Республика Азербайджан – январь 2006 г.;
- Республика Армения – январь 2006 г.;
- Сирийская Арабская Республика – февраль 2006 г.



Наблюдатель:

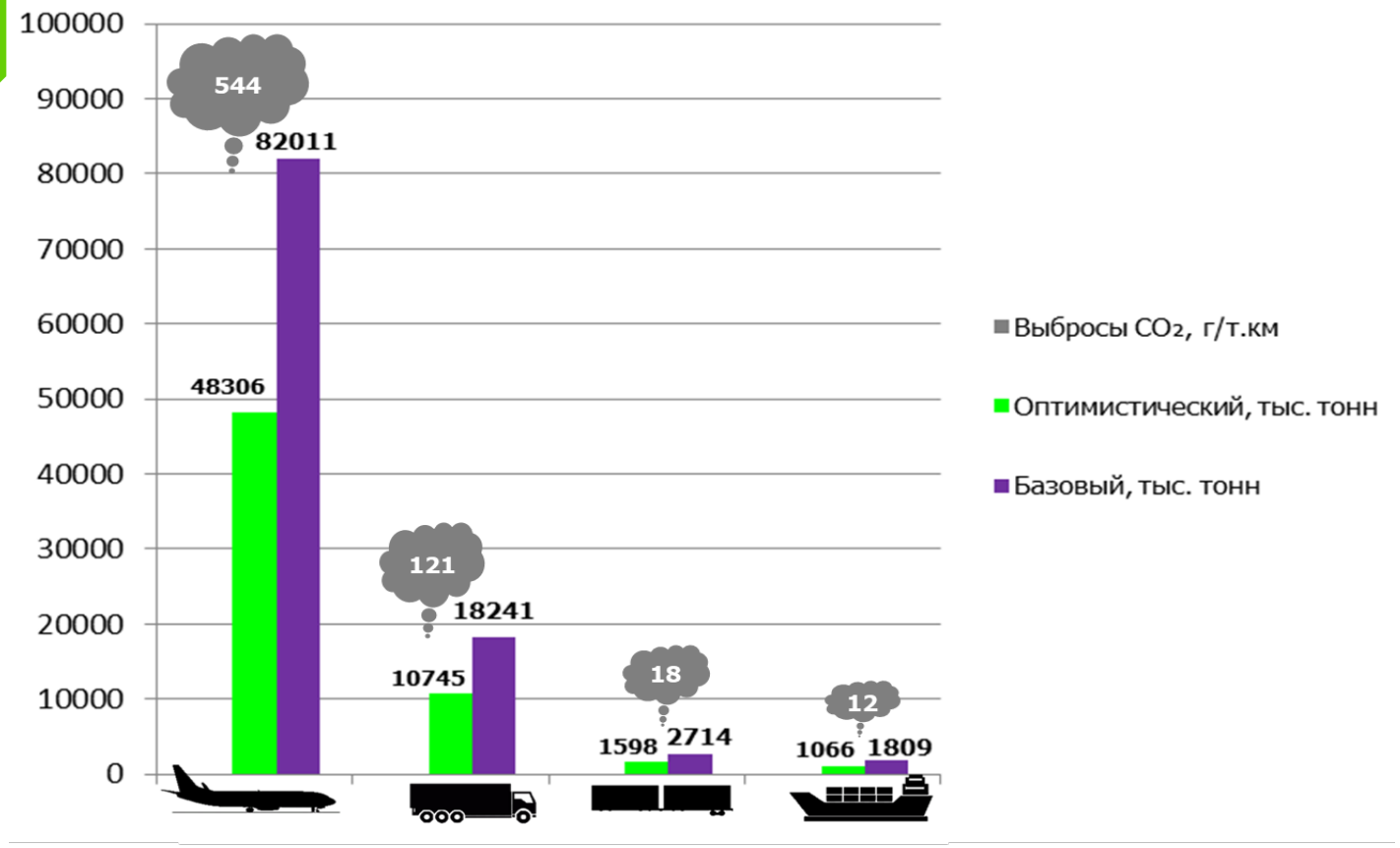
- Республика Болгария – апрель 2006 г.

Меридианный коридор Евразии



N.Trans Lab

Экологические преимущества МТК Север-Юг



Объемы прямых и косвенных **выбросов парниковых газов железнодорожного транспорта** составляют в среднем – **18 г/т.км.**

В сравнении с другими видами транспорта **железнодорожный транспорт более экологичен**: в два раза относительно речного, в семь раз автодорожного и 30 воздушного.

Железнодорожный транспорт является наиболее экологичным при учете **парниковых газов вместе с выбросами твердых частиц и оксидов азота.**

N.Trans Lab

Три маршрута МТК Север-Юг



N.Trans Lab

Инфраструктурные преимущества МТК Север - Юг



N.Trans Lab

Недостатки транспортной инфраструктуры МТК Север-Юг



N.Trans Lab

Технологические недостатки коридора МТК Север-Юг



Проблемы **банковских платежей** и валют торговли с учетом санкций и отключения Ирана от SWIFT.



Проблемы **страхования грузов** и транспортного сервиса.



Проблемы **линейных судозаходов** в иранские порты.



Слабая оснащённость Ирана грузовым оборудованием: **автомобилями, железнодорожной тягой, подвижным составом и тд.**

Инвестиционные проекты в развитие МТК Север-Юг

102 **проекта** развития инфраструктуры коридора уже реализуются или запланированы к реализации **на общую сумму 38,2 млрд долл.**

69% всех средств предусмотрено на развитие **Западного маршрута коридора, Восточного маршрута – 11,1 %, Транскасписйкого – 19,2%.**

$ 13,2 млрд **портфель реализуемых и запланированных проектов** развития инфраструктуры **в России, в Иране – 12, 87 млрд долл., Казахстане – 6, 32 млрд долл., остальных странах – 6,7 млрд долл.**

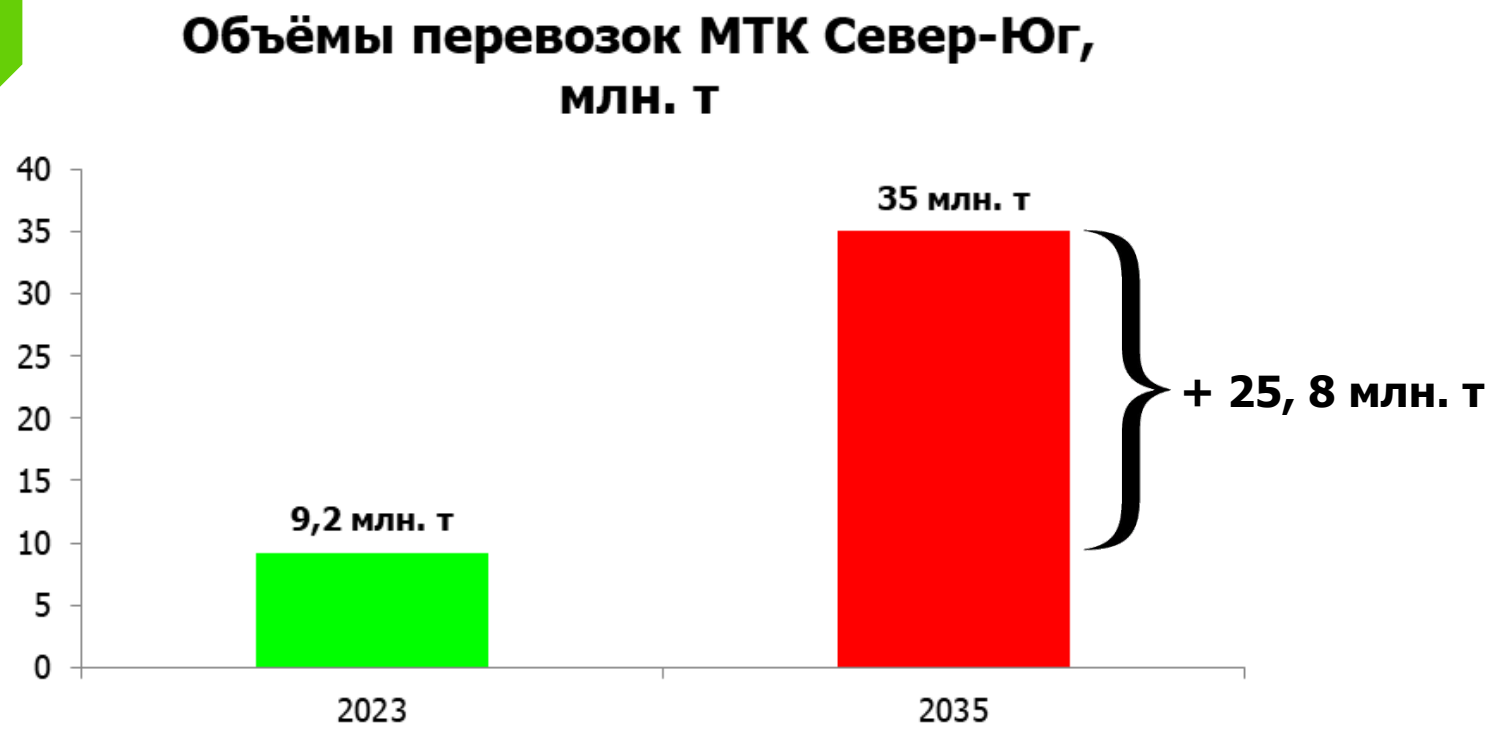
57% общего объёма инвестиций требуется на **развитие автомобильных дорог вдоль коридора** (59 проектов из 102).

В том числе в России планируется в части железнодорожной инфраструктуры– **$ 1, 572 млрд**, в первую очередь в части железной дороги- **$ 127,6 млн**.

В Иране планируется: в части железнодорожной инфраструктуры– **$ 5, 375 млрд**, в первую очередь в части железной дороги- **$ 2,200 млрд**.

N.Trans Lab

Спрос на перевозки по коридору МТК Север-Юг



В 2021 году экспорт из России в денежном выражении составил **491,6 млрд долларов** (импорт – 303,9 млрд долларов).

В физическом выражении вывоз товаров в 2021 г. составил **908,4 млн. т.**

- Экспорт из России в Индию в 2021 г. составил - **15 млн. т**
- Экспорт из России в Китай в 2021 г. составил - **177, 63 млн. т**

Китай - главный потребителем российского эскорта в 2022-2023 году.

К концу 2022 года Россия нарастила экспорт товаров до 591,5 млрд долларов и заняла последнюю строчку в топ-10 крупнейших стран-экспортеров.

Окупаемость инвестиций МТК Север-Юг

Общие инвестиции:

- **38,2** млрд. $ ÷ **25** млн. т = **1, 5** млрд. $/т

Затраты на тонну за 30 лет окупаемости:

- **38,2** млрд. $ ÷ **25** млн. т х **30** лет = **51** млн. $/тонну

Российские инвестиции:

- **13,2** млрд. $ ÷ **25** млн. т = **528** млн. $/т

Затраты на тонну за 30 лет окупаемости:

- **13,2** млрд. $ ÷ **25** млн. т х **30** лет = **17,6** млн. $/тонну



Выводы и предложения

Геополитический, экономический и логистический замыслы транспортного коридора Север-Юг внушительны и масштабны:

- **К нему прилагается значительный инвестиционный портфель в размере $ 38,2 млрд.**
- **Но результаты работы коридора ожидаются крайне скромные +25 млн. тонн, за более чем десятилетний срок. При том, что Суэцкий канал сегодня обеспечивает 1,4 млрд. тонн грузов в год.**
- **Возможно, именно фундаментальное несоответствие заявки возможностям (1,4 млрд тонн груза проезжает по Суэцкому каналу и только 25 млн. тонн наш прирост) тормозят проект.**
- **Если брать реальные объёмы торговли между странами МТК Север-Юг и Россией, то они составят миллиарды тонн. Это нефть, газ, удобрения, зерно, уголь, металлы и так далее.**

Предложения

- Потенциально, исходя из объёмов, к которым тяготеет коридор Север-Юг, он вполне может претендовать на привлечение не 25 млн. тонн, а **300 млн. тонн.**
- Это потребует больших вложений в инфраструктуру, в первую очередь в железнодорожную.
- Необходимо будет не просто электрифицировать железную дорогу Ирана, а проложить на **2 354 тыс. км** нашу двухпутную колею 1520 между Ялама- Астара **318 км** (Азербайджан) и Астарой и Бандар-Аббас **2 036 км** (Иран) или рассмотреть Восточный маршрут.
- Ориентировочная стоимость строительства может доходить до **7 млрд $.** Но с точки зрения окупаемости **300 млн. тонн** в год, или 25 млн. тонн в год имеют принципиальную разницу.
- **Инвестиции в проект увеличиваются на 18% (7 против $ 38,2 млрд),** а объёмы перевозок более чем **в 10 раз**.



Расстояние до границ РФ:
2 036 км по Ирану
500 км по Азербайджану
ВСЕГО: **2 536 км**
По воде от Мумбаи до Бандар-Аббас: **4 739 км**

Длина маршрута	км	**2036**
Время в пути	сут	**2**
Маршрутная скорость	км/сут	**1200**
Стоимость строительства	млрд. USD	**≈ 7**

N.Trans Lab

Дополнительные преимущества масштаба проекта МТК Север-Юг

- **Снижение строительства автомобильных дорог проекта. Сегодня, это $21,8 млрд или 57% всех инвестиций.**
- **Активное задействование нашей промышленности в проекте создания МТК Север-Юг. Строительная отрасль, металлургия и машиностроение и т.д. Которые, окажутся задействованы в период экономической рецессии.**
- **Дополнительные финансовые эффекты. Например, увеличение дефицита бюджета для целей инфраструктурного строительства дает значительно больший эффект для всей экономики и не значительно влияют на рост инфляции.**

В дальнейшем, на этапе очередного этапа экономического роста, который в любом случае последует за рецессией, наличие развитой инфраструктуры, станет стимулом для опережающего экономического роста, торговли и транзита.

Контактная информация

Мария Никитина

к.э.н., основатель проекта N. Trans Lab

n.translab.@gmail.com

@N_translab

@Ntrans Lab

@N_translab

@N.TransLab



@N.TransLab