N.Trans Lab

ИЗ ВАРЯГ В ПЕРСЫ:

Перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг»

Апрель 2024

Цели и задачи исследования

Краткое резюме

- В этой работе исследуется торгово-экономический потенциал МТК Север-Юг, текущие транспортно-логистические ограничения и недостатки действующей программы развития, а также обосновываются потребности и возможность проактивного развития транспортной инфраструктуры коридора.

- Обозначается внешнеэкономический потенциал России в направлении тяготеющем к МТК Север-Юг: **возможности роста грузовой базы до 75 млн тонн в 2040 г.** за счет переключения грузопотоков с ВП и АЧБ, а также за счет привлечения новых грузов – угля и нефтепродуктов.

- Анализируется провозная способность **железнодорожной** инфраструктуры МТК «Север-Юг», и определяется, что она не позволяет транспортировать более **10 млн тонн в ж/д сообщении**, и не более **27-28 млн тонн** при использовании **ж/д и автомобильного транспорта.**

- При этом, согласно планам Правительства РФ, развитие мощностей МТК к 2030 г. доходит до 30 млн тонн и до 35 млн тонн к 2035 г. При текущих объёмах по 2023 г. в размере 17,6 млн тонн. Однако, реализация даже таких планов по всем трем маршрутам не гарантирует достижения этих показателей из-за эффекта «бутылочного горлышка» на отдельных участках.

- В докладе говориться о необходимости более **амбициозного подхода к реализации проекта**. Это возможно при развитии бесшовной логистики МТК «Север-Юг» между Россией и крупнейшими иранскими портами Персидского залива в виде стандартной единой ж/д 1520 на протяжении всего маршрута.

- Обосновывается почему такое решение является адекватным времени и запросу экономики, приводятся оценки его стоимости и экономического эффекта.

Состояние и основные ограничения текущей транспортной инфраструктуры МТК «Север-Юг»



Маршруты МТК Север-Юг

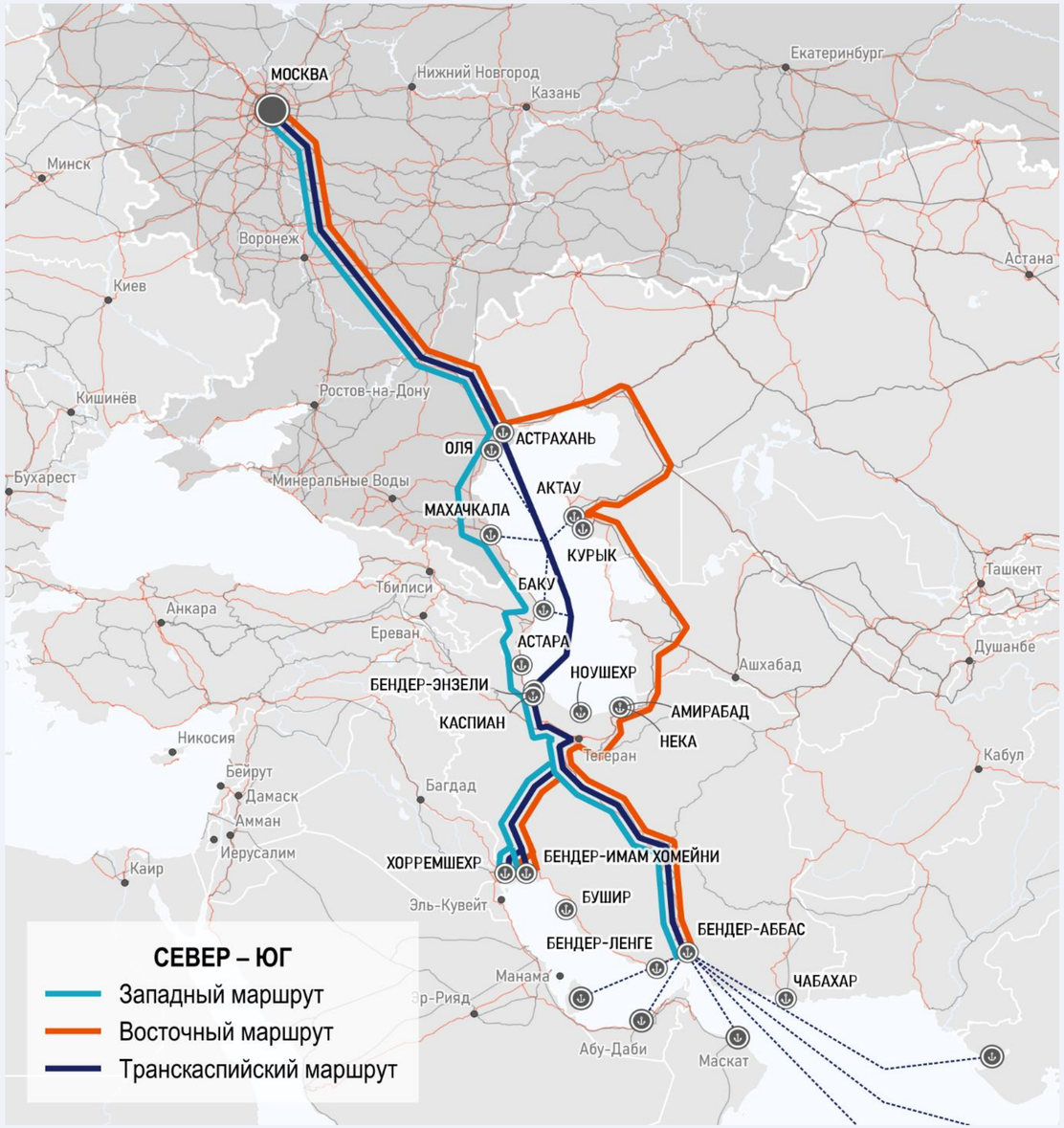
МТК «Север-Юг» включает в себя 3 маршрута:

1. **Западный маршрут** – от центральных регионов России в Иран через Азербайджан.
   Автодорожная инфраструктура включает в себя участки на территории Грузии и Армении.
   Протяженность маршрута – 3 тыс. км.

2. **Транскаспийский маршрут** – от центральных регионов России в Иран через акваторию Каспийского моря.
   Протяженность маршрута – 2,8 тыс. км.

3. **Восточный маршрут** – от прикаспийских территорий России в Иран через Казахстан и Туркменистан.
   Протяженность маршрута – 4 тыс. км.

*Для всех маршрутов протяженность дана от Астрахани до Бендер-Аббаса – основного порта в Иране.



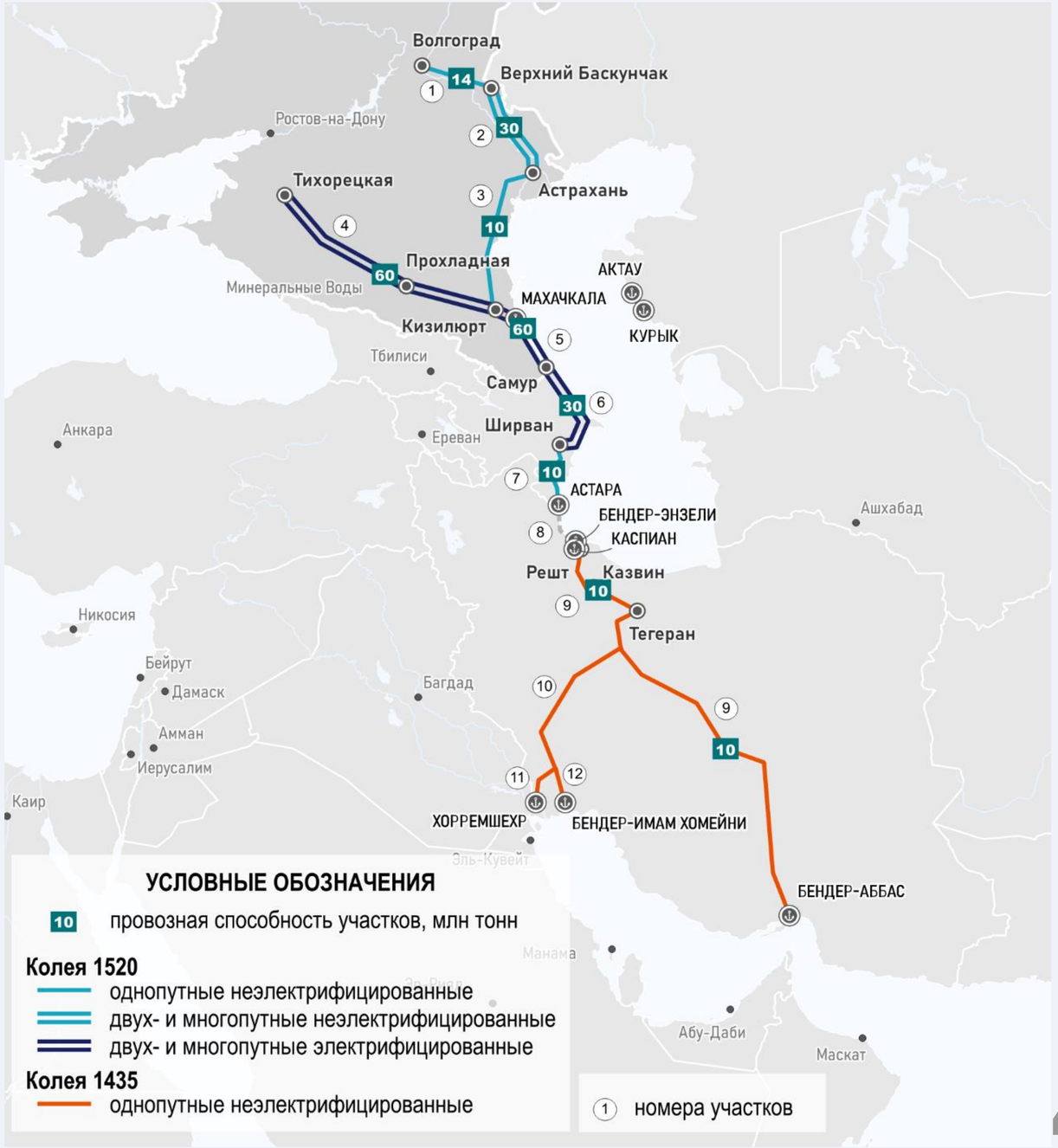
Западный маршрут

Железнодорожная инфраструктура

- **В России:** в основном двухпутные электрифицированные и частично электрифицированные участки провозной способностью **60 млн тонн.**

- **В Азербайджане:** двухпутные электрифицированный участок **Самур – Ширван** провозной способностью **30 млн тонн**, но однопутный неэлектрифицированный участок **от Ширвана до Астары** провозной способностью **10 млн тонн.**

- **В Иране:** однопутные неэлектрифицированные участки провозной способностью **10 млн тонн, недостроен участок Астара-Решт**, соединяющий границу Азербайджана с железнодорожной сетью Ирана.



Западный маршрут

Автодорожная инфраструктура

- **В России:** двухполосные участки провозной способностью **14 тыс. автомобилей в сутки.**
- **В Азербайджане:** преимущественно четырехполосные участки провозной способностью **40 тыс. автомобилей в сутки.**
- **В Иране:** шестиполосные участки вблизи **Тегерана** провозной способностью **80 тыс. автомобилей в сутки** и в основном четырехполосные участки **на остальной территории страны** провозной способностью **40 тыс. автомобилей в сутки.**



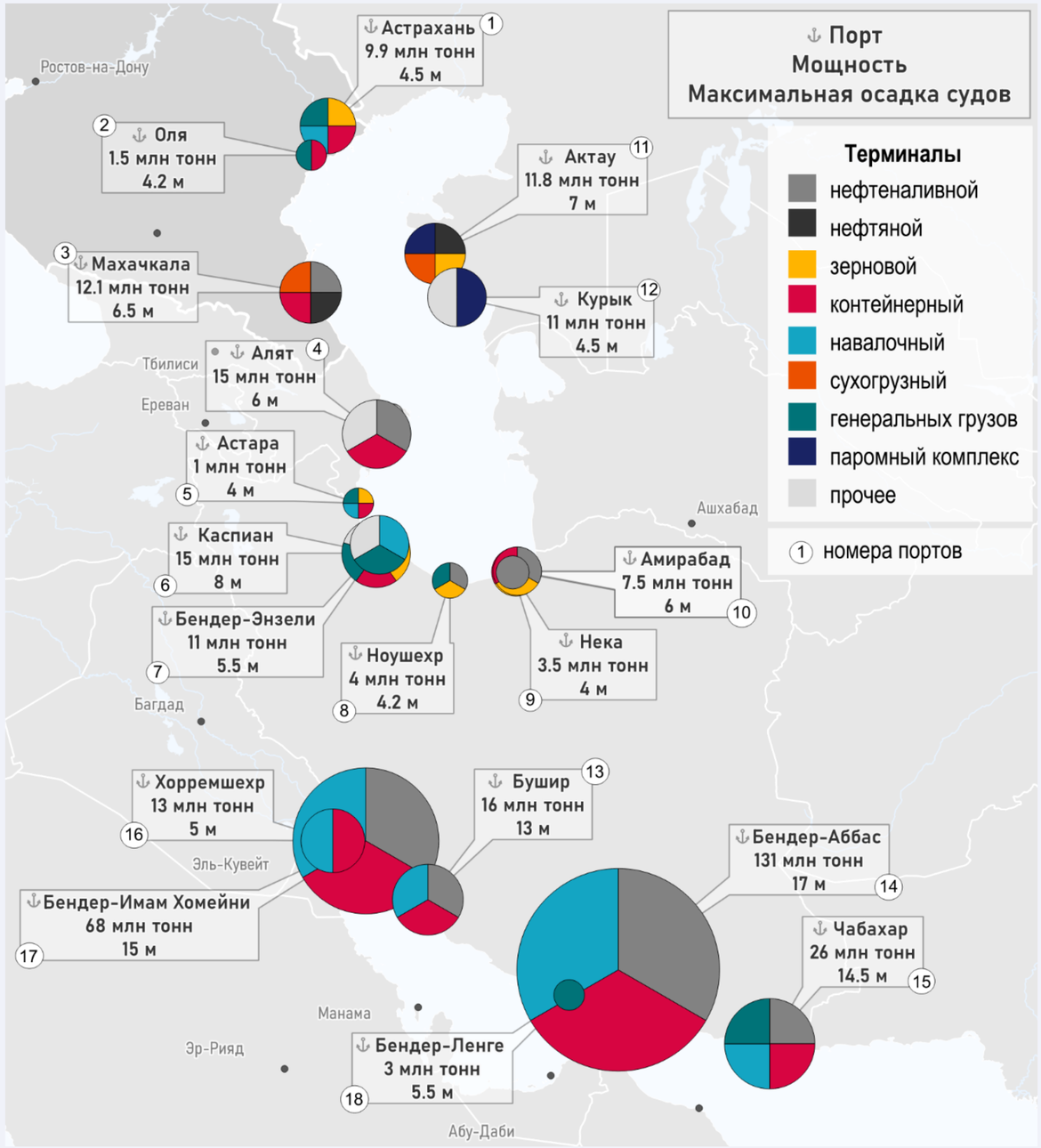
Транскаспийский маршрут

Портовая инфраструктура

Портовая инфраструктура играет ключевую роль при перевозках по транскаспийскому маршруту и включает в себя российские и иранские порты Каспийского бассейна:

- **Порт Астрахань** мощностью **9,9 млн тонн**
- **Порт Оля** мощностью **1,5 млн тонн**
- **Порт Махачкала** мощностью **12,1 млн тонн**
- **Порт Астара** мощностью **1 млн тонн**
- **Порт Каспиан** мощностью **15 млн тонн**
- **Порт Бендер-Энзели** мощностью **11 млн тонн**
- **Порт Ноушехр** мощностью **4 млн тонн**
- **Порт Нека** мощностью **3,5 млн тонн**
- **Порт Амирабад** мощностью **7,5 млн тонн**

Среди других портов в зоне тяготения МТК «Север-Юг», **порт Алят** относится к инфраструктуре **западного маршрута**, **порты Актау и Курык – восточного маршрута**, **порты Персидского залива – ко всем маршрутам.**



Восточный маршрут

Железнодорожная инфраструктура

- **В России:** в основном двухпутные электрифицированные и частично электрифицированные участки, но **на подходе к границе с Казахстаном** однопутный неэлектрифицированный участок провозной способностью **11 млн тонн.**
- **В Казахстане:** однопутные неэлектрифицированные участки провозной способностью **11 млн тонн.**
- **В Туркменистане:** однопутные неэлектрифицированные участки провозной способностью **10 млн тонн.**
- **В Иране:** однопутные неэлектрифицированные участки провозной способностью **10 млн тонн.**



Восточный маршрут

Автодорожная инфраструктура

- **В России:** двухполосные участки провозной способностью **14 тыс. автомобилей в сутки.**
- **В Казахстане:** двухполосные участки провозной способностью **14 тыс. автомобилей в сутки до Бейнеу** и четырехполосные провозной способностью **40 тыс. автомобилей в сутки до Туркменистана.**
- **В Туркменистане**: преимущественно четырехполосные участки провозной способностью **40 тыс. автомобилей в сутки.**
- **В Иране:** шестиполосные участки вблизи **Тегерана** провозной способностью **80 тыс. автомобилей в сутки** и в основном четырехполосные участки **на остальной территории страны** провозной способностью **40 тыс. автомобилей в сутки.**



Ключевые ограничения инфраструктуры МТК Север-Юг

Западный маршрут	Восточный маршрут	Транскаспийский маршрут
Ж/д инфраструктура	**Ж/д инфраструктура**	**Ж/д инфраструктура**
Низкая провозная способность железнодорожной сети в Иране – 10 млн тонн		
Низкая провозная способность ЖДПП на границе России и Азербайджана (Самур – **8 млн тонн**, Дербент – **8 млн тонн**), Азербайджана и Ирана (Астара – **13,6 млн тонн**)	Низкая провозная способность участков в Туркменистане – **10 млн тонн**	Отсутствие ж/д подходов к **каспийским портам в Иране**
Низкая провозная способность участка Алят – Астара – **10 млн тонн**	Низкая провозная способность ЖДПП на границе Туркменистана и Ирана – **10 млн тонн**	**Портовая инфраструктура**
Отсутствие железнодорожного участка **Астара – Решт** в Иране	Низкая провозная способность участка Инче-Бурун – Гермсар – **6 млн тонн**	Низкая пропускная способность российских портов Каспийского бассейна – **23,5 млн тонн**
Автодорожная инфраструктура	**Автодорожная инфраструктура**	**Флот**
Загрузка подходов к крупным городским центрам в России вблизи границы с Азербайджаном, а также к г. Решт при ПС **14 тыс. ТС в сутки**	Низкая пропускная способность дорог в северной части Казахстана – **14 тыс. ТС в сутки**	Недостаточное количество и износ флота –**171 судно** со средним возрастом **35 лет** и возможностью перевозки до **8 млн тонн в год**
		Отсутствие универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»

Общая провозная способность **железнодорожной** инфраструктуры МТК «Север-Юг» не позволяет транспортировать более **10 млн тонн**, при использовании **ж/д и автомобильного транспорта** – более **27-28 млн тонн**

Выводы

О состоянии и основных ограничениях текущей транспортной инфраструктуры МТК «Север-Юг»

- На всех маршрутах МТК «Север–Юг» наблюдаются **высокий уровень износа инфраструктуры и несогласованность сроков реализации инфраструктурных проектов** в разных странах.

- Один из характерных примеров является строительство участка железной дороги от Решта до Астары (165 км) стоимостью **$1,6 млрд**. Однако, по итогу это позволит увеличить его провозную способность **до 15 млн тонн**, при этом этот маршрут будет ограничен по мощности другими факторам: провозные способности ж/д путей Азербайджана составляют **не более 10 млн тонн в год**, перерабатывающие способности пунктов пропуска на границах с Россией и Ираном - **до 20 млн тонн в год** суммарно, остальная ж/д инфраструктура Ирана не позволит провезти более **10 млн тонн в год** и тд.

- В совокупности провозная способность по всем маршрутам МТК «Север-Юг», с учетом построенной ж/д линии «Астара – Решт», ограничена **27-28 млн тонн в год** при перевозках с использованием железнодорожной и автодорожной инфраструктуры Ирана. Из данного объема **20 млн тонн** может транспортироваться через западный и восточный маршруты в равной степени и **7-8 млн тонн** по транскаспийскому пути.

Торговый потенциал МТК «Север-Юг» Фактические грузоперевозки маршрутов и рост спроса



Торговля России со странами в зоне тяготения МТК Север-Юг

Иран, Индия, Пакистан, страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии – целевые для России страны, тяготеющие к МТК «Север-Юг»

до 225 млн тонн

увеличился **экспорт** России в целевые страны в период с 2014 по 2023 гг.

Из данного объема **187 млн тонн** составил **энергетический экспорт**.

Зерно, **удобрения** и **черные металлы** – ключевые товары неэнергетического экспорта, объем которых составил **31 млн тонн** в 2023 г.

до 8 млн тонн

увеличился **импорт** России из целевых стран в период с 2014 по 2023 гг.

86% в объеме **6,8 млн тонн** составляет **неэнергетический импорт**.

Продовольственные товары и **продукция химической промышленности** составляют основу импортной грузовой базы России из целевых регионов.

Экспорт России в целевые регионы, млн тонн



Импорт России из целевых регионов, млн тонн



Фактические грузовые перевозки по МТК Север-Юг

14,6 млн тонн и 17,6 млн тонн составил общий объем экспортно-импортных перевозок России по МТК «Север-Юг» в 2022 и 2023 гг.

- **70% (12,4 млн тонн)** – перевозки по **западному** маршруту.
- **23% (4,1 млн тонн)** – перевозки по **транскаспийскому** маршруту.
- **7% (1,2 млн тонн)** – перевозки по **восточному** маршруту.

Структура экспортно-импортных российских перевозок по МТК «Север-Юг» в разрезе маршрутов, тыс. тонн



Продовольственные товары, древесина и целлюлоза, черные металлы составляют основу грузовой базы российских перевозок по МТК «Север-Юг»

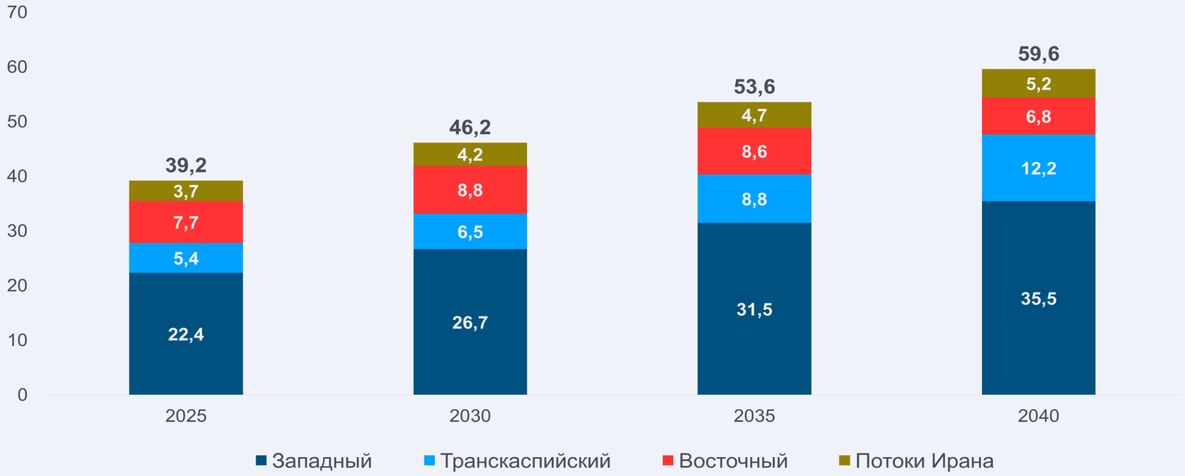
С 8,6 млн тонн до 10 млн тонн выросли перевозки данных товаров с 2021 по 2023 гг.

Структура экспортно-импортных российских перевозок по МТК «Север-Юг» в разрезе видов грузов, тыс. тонн

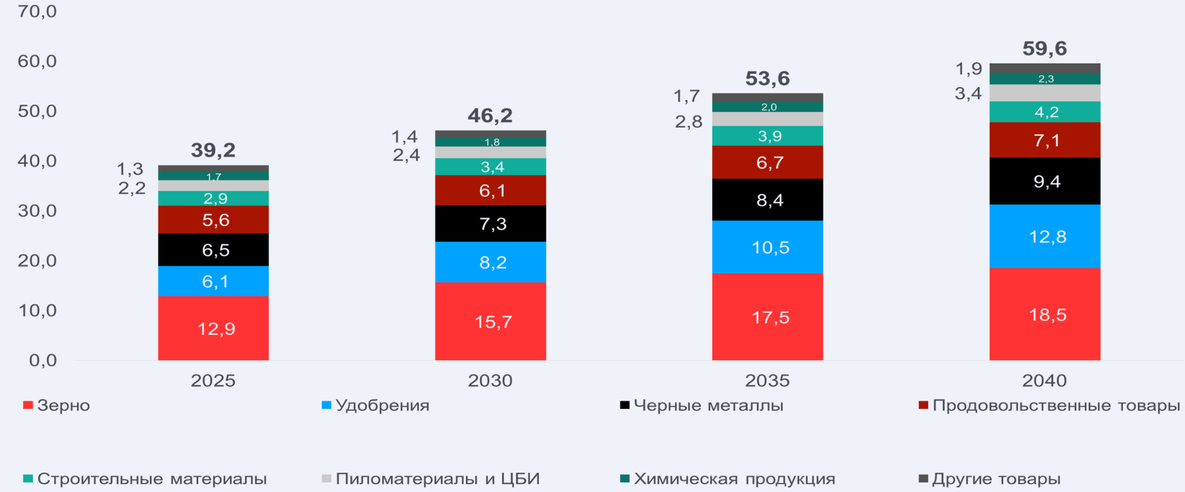


Потенциал грузоперевозок по МТК Север-Юг. Базовый сценарий

Потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» по маршрутам, млн тонн



Потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» по видам грузов, млн тонн



60 млн тонн достигнет потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» к 2040 г. в базовом сценарии **60%** данного объема потенциально может быть отправлено **по западному маршруту**, **21% по транскаспийскому**, **11% – по восточному.**

Отдельно выделяются **внутренние потоки Ирана** в объеме **5 млн тонн** (**9%** всего потенциального объема), потенциал которых необходим для оценки загрузки инфраструктуры МТК «Север-Юг».

Рост спроса со стороны **Ирана, Индии** и **Ближнего Востока** на российское **зерно**, **удобрения**, **черные металлы**, а также торговля со странами **ЮВА**, **Индией** **продовольственными товарами** обеспечит потенциальный объем грузоперевозок.

18,5 млн тонн потенциал перевозок зерна

12,8 млн тонн потенциал перевозок удобрений

9,4 млн тонн потенциал перевозок черных металлов

7,1 млн тонн потенциал перевозок продовольствия

Потенциал грузоперевозок по МТК Север-Юг

75 млн тонн

достигнет потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» к 2040 г. в оптимистическом сценарии

В сравнении с базовым сценарием, потенциал выше за счет включения в грузовую базу перевозок **угля**, **нефти и нефтепродуктов**.

10 млн тонн – составят перевозки, из которых **8 млн тонн** будет отправляться **по восточному маршруту** и **2 млн тонн по западному маршруту**.

4,5 млн тонн – составят перевозки **нефти и нефтепродуктов по западному маршруту** МТК «Север-Юг»

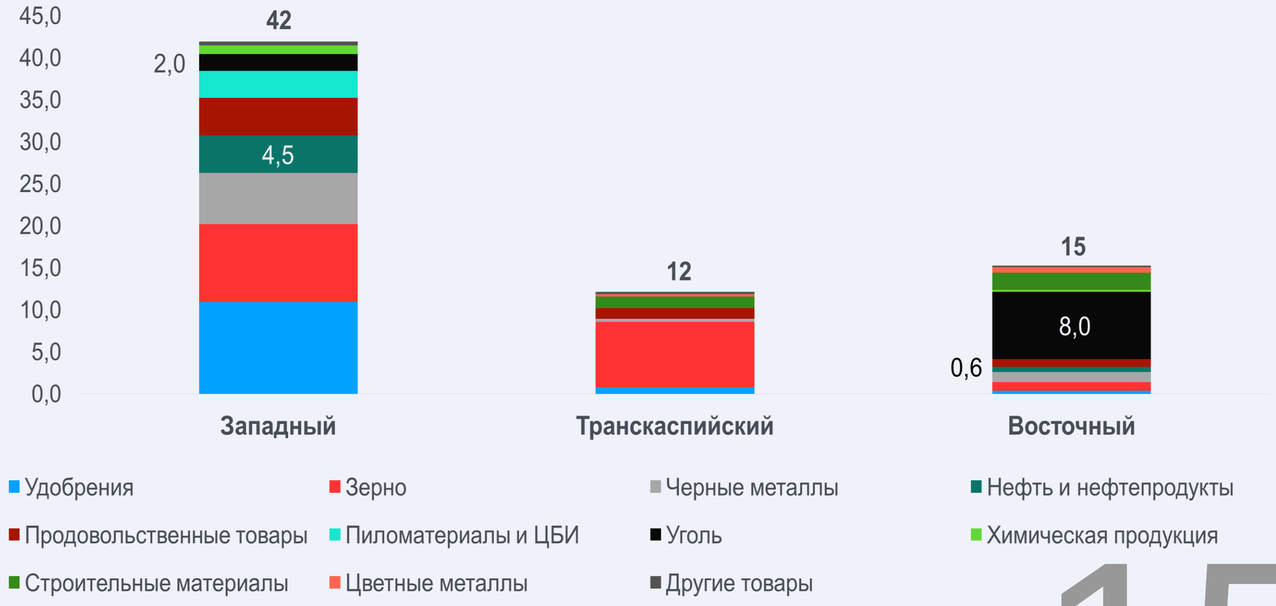
Общий потенциал перевозок на 2040 г., млн тонн

42 млн тонн - Западный маршрут

12 млн тонн - Транскаспийский маршрут

15 млн тонн - Восточный маршрут

Потенциал грузоперевозок по МТК «Север-Юг» по маршрутам и видам грузов в 2040 году, млн тонн



Выводы

Торговый потенциал, текущий статус и спрос на перевозки по МТК «Север-Юг»

- Трансформация структуры российской торговли в 2022-2023 гг.: д**оля дружественных стран** в структуре торговли РФ составляла 48% в 2021 г., в 2022 г. увеличилась до 60%, **в 2023 г. выросла до 83%.** К 2030 г. прогнозируется рост почти до 90%.

- В частности, к 2030 г. ожидается рост торговли с **Китаем** до 503 млн тонн с 197 млн тонн, со странами **ЕАЭС** – 179 млн тонн с 143 млн тонн, с **Индией** – 150 млн тонн с 15 млн тонн, со странами **Юго-Восточной Азии -** 55 млн тонн с 22 млн тонн, **Ближнего Востока -** 38 млн тонн с 20 млн тонн.

- **Доля дружественных стран** в объёмах российского экспорта в 2022 г. увеличилась **с 62 млн тонн до 110 млн тонн.** К 2030 г. **экспорт может вырасти более чем в 2 раза** от текущего уровня до 251 млн тонн.

- Наибольшие объемы прогнозируются в экспорте энергетических ресурсов. Экспорт нефти и нефтепродуктов составит 300 млн тонн. Экспорт угля может увеличиться до 239 млн тонн. Наиболее быстрыми темпами будет расти экспорт руды (+7,5% в год), древесины и ЦБК (+6,4% в год), продукция химической промышленности (+5,5% в год), продовольствия и зерна (+3% в год). В совокупности **экспорт данных товаров ожидается в объеме 253 млн тонн к 2030 г.** (+81 млн тонн от объемов 2022 г.).

- При развитии экономики России и целевых регионов, тяготеющих к МТК «Север-Юг», **по базовому сценарию** совокупный потенциальный объем перевозок по коридору достигнет **46 млн тонн к 2030 г. и 60 млн тонн к 2040 г.**

- **Оптимистический сценарий** развития грузовой базы предполагает рост объемов перевозок **до 75 млн тонн в 2040 г.** (+15 млн тонн относительно базового сценария).

Существующие инвестиционные проекты по развитию МТК «Север-Юг»



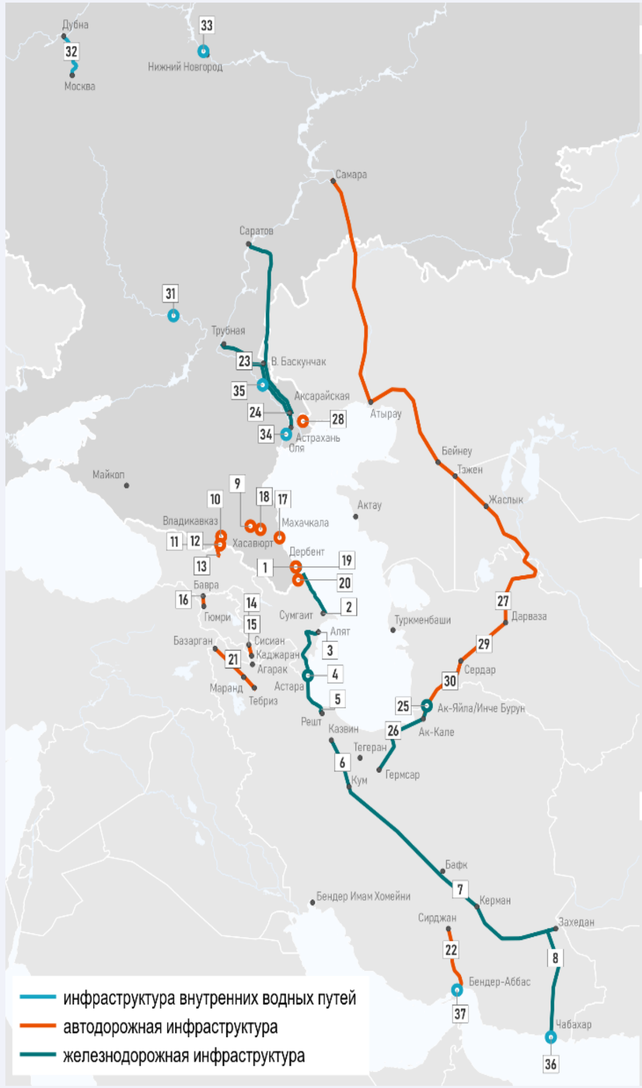
Инвестиционные проекты по развитию МТК Север-Юг

17,1 млрд долл. – совокупный объем инвестиций в реализуемые проекты по развитию МТК «Север-Юг»

- **11,3 млрд долл.** Направлено на развитие Западного маршрута.
- **3,2 млрд долл.** направлено на развитие Транскаспийского маршрута.
- **2,6 млрд долл.** направлено на развитие Восточного маршрута.

Но по итогам реализации данных проектов **общая провозная способность по трем маршрутам не превысит 43 млн тонн** (ж/д и авто-транспортом) в связи с ограничениями пунктов пропуска на границах, провозных способностей ж/д участков, в особенности в Иране, флота в Каспийском бассейне.

В результате не будет обеспечен весь потенциал грузоперевозок в объеме потребных 60 - 75 млн тонн.



ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ

1. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит – Ялама
3. Модернизация железнодорожного участка Алят – Астара
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская
5. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара Иранская
6. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин – Кум
7. Модернизация железнодорожных участков Кум – Бафк, Бафк – Керман, Керман – Захедан
8. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар – Фарах – Бам
9. Строительство автодорожного обхода Гудермеса
10. Строительство автодорожного обхода Владикавказа
11. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II
12. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс
13. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети – Коби
14. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан – Каджаран
15. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан – Каджаран
16. Строительство участка автодороги Гюмри – Баврa
17. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы
18. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта
19. Строительство автодорожного обхода Дербента
20. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз – Мараnд – Базарган
22. Строительство автодороги Серджан – Бендер-Аббас

ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

23. Модернизация участка Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией
24. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань
25. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун
26. Модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче Бурун
27. Реконструкция автодороги Самара – граница РФ – Атырау – Бейнеу – Тэжен – Жаслык – Дарваза
28. Реконструкция МАПП Караозек
29. Строительство автодороги Дарваза – Сердар
30. Реконструкция автодороги на направлении Сердар – граница Ирана/Туркменистана – Ак-Кале

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МАРШРУТ

31. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений
32. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы
33. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
34. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области
35. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»
36. Строительство морского порта Чабахар
37. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай (Бендер Аббас)

Инвестиционные проекты по развитию западного маршрута

Наблюдается сильная несбалансированность проектов в части увеличения провозных способностей.

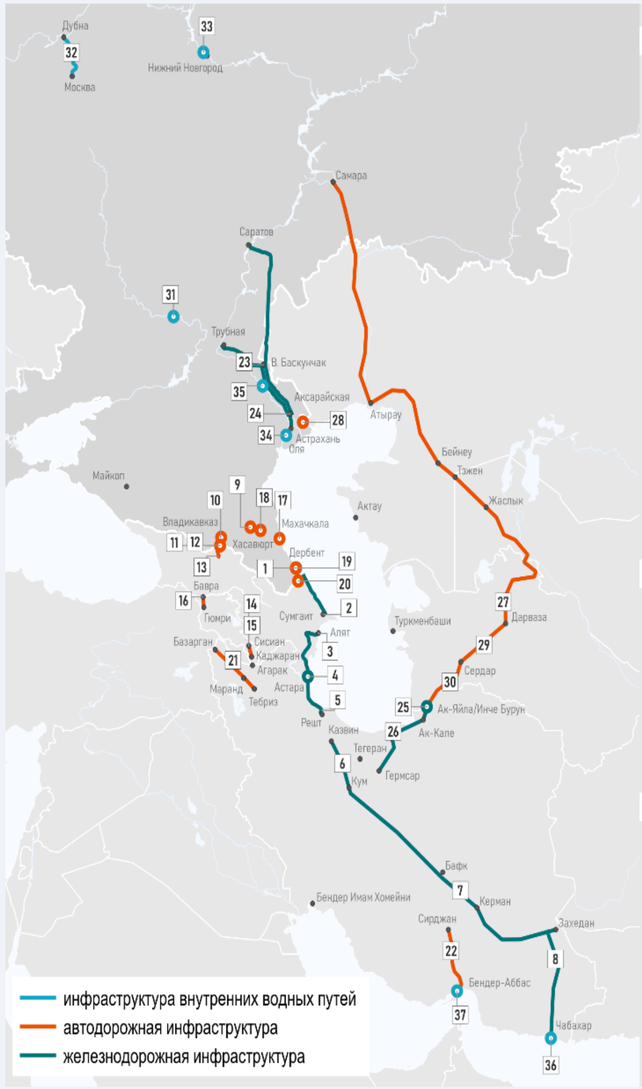
Модернизация ж/д участка **Сумгаит – Ялама** с ростом провозной способности до **60 млн тонн** не повлияет на рост грузопотоков по коридору, поскольку **ЖДПП** на границах стран смогут пропускать только **20 млн тонн грузов.**

Строительство ж/д участка **Астара – Решт** предполагает ПС в объеме **15 млн тонн**, тогда как следующие за ним **ж/д участки в Иране** ограничены провозной способностью **10 млн тонн.**

В результате сквозные ж/д перевозки по всему маршруту ограничены объемом 10 млн тонн.

Мощность **автодорожной** инфраструктуры также ограничивается ПС автомобильных пунктов пропуска на границах – до **9 млн тонн.**

При мультимодальных перевозках ж/д и авто-транспортом мощность маршрута составит не более 24-29 млн тонн.



ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ

1. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит – Ялама
3. Модернизация железнодорожного участка Алят – Астара
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская
5. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара Иранская
6. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин – Кум
7. Модернизация железнодорожных участков Кум – Бафк, Бафк – Керман, Керман – Захедан
8. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар – Фарах – Бам
9. Строительство автодорожного обхода Гудермеса
10. Строительство автодорожного обхода Владикавказа
11. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II
12. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс
13. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети – Коби
14. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан – Каджаран
15. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан – Каджаран
16. Строительство участка автодороги Гюмри – Баврa
17. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы
18. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта
19. Строительство автодорожного обхода Дербента
20. Реконструкция МАПП Ярраг-Казмаляр
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз – Мараnд – Базарган
22. Строительство автодороги Серджан – Бендер-Аббас

ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

23. Модернизация участка Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией
24. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань
25. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун
26. Модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче Бурун
27. Реконструкция автодороги Самара – граница РФ – Атырау – Бейнеу – Тэжен – Жаслык – Дарваза
28. Реконструкция МАПП Караозек
29. Строительство автодороги Дарваза – Сердар
30. Реконструкция автодороги на направлении Сердар – граница Ирана/Туркменистана – Ак-Кале

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МАРШРУТ

31. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений
32. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы
33. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
34. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области
35. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»
36. Строительство морского порта Чабахар
37. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай (Бендер Аббас)

Инвестиционные проекты по развитию транскаспийского маршрута

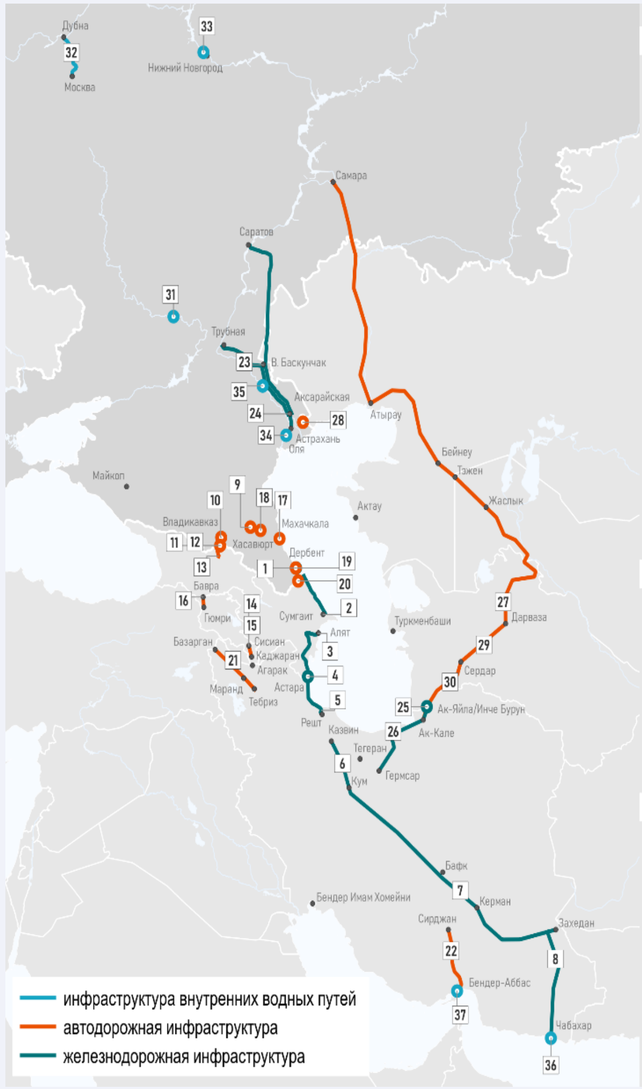
Предполагается развитие портовой инфраструктуры без достаточного внимания к ж/д сети в Иране.

Проекты **не предполагают** строительство **железнодорожных подходов** к крупнейшим каспийским портам в Иране **Бендер-Энзели** и **Каспиан**, что делает невозможным сквозные железнодорожные перевозки по маршруту.

Однако даже с учетом строительства ж/д подходов перевозки были бы ограничены существующей **ж/д инфраструктурой Ирана – 10 млн тонн для всех маршрутов МТК .**

Дополнительно объемы перевозок по маршруту ограничиваются количеством и состоянием **флота**. Даже с учетом предполагаемого строительства судов «Волго-Дон макс» возможности флота будут ограничивать перевозки объемом **7 - 8 млн тонн.**

В результате возможная провозная способность маршрута по реализации проектов составит не более 8 млн тонн.



ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ

1. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит – Ялама
3. Модернизация железнодорожного участка Алят – Астара
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская
5. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара Иранская
6. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин – Кум
7. Модернизация железнодорожных участков Кум – Бафк, Бафк – Керман, Керман – Захедан
8. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар – Фарах – Бам
9. Строительство автодорожного обхода Гудермеса
10. Строительство автодорожного обхода Владикавказа
11. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II
12. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс
13. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети – Коби
14. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан – Каджаран
15. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан – Каджаран
16. Строительство участка автодороги Гюмри – Баврa
17. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы
18. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта
19. Строительство автодорожного обхода Дербента
20. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз – Мараnд – Базарган
22. Строительство автодороги Серджан – Бендер-Аббас

ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

23. Модернизация участка Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией
24. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань
25. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун
26. Модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче Бурун
27. Реконструкция автодороги Самара – граница РФ – Атырау – Бейнеу – Тэжен – Жаслык – Дарваза
28. Реконструкция МАПП Караозек
29. Строительство автодороги Дарваза – Сердар
30. Реконструкция автодороги на направлении Сердар – граница Ирана/Туркменистана – Ак-Кале

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МАРШРУТ

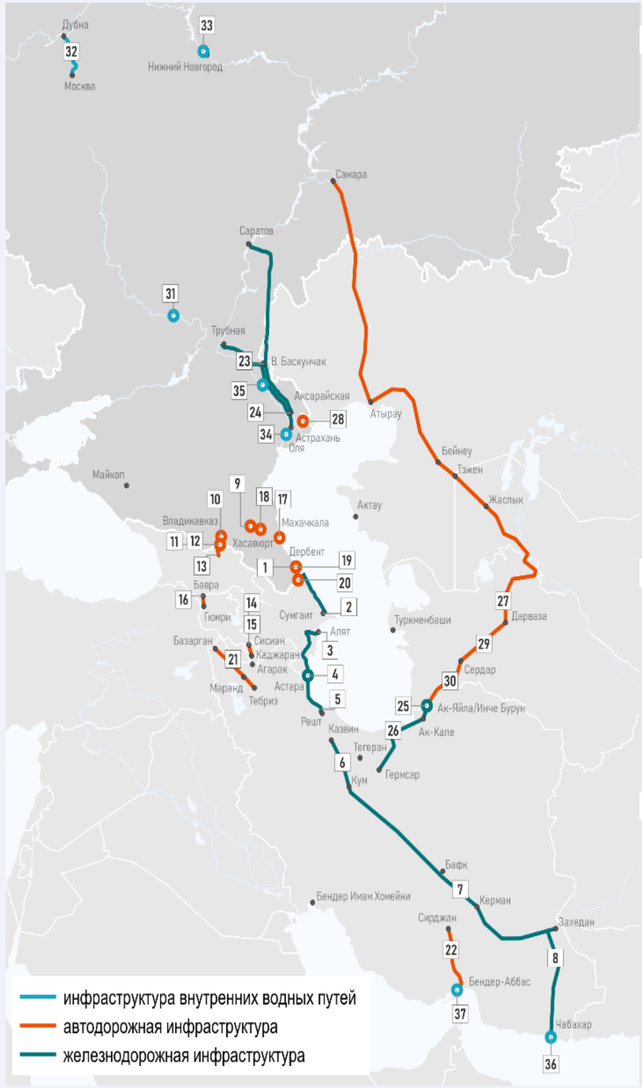
31. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений
32. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы
33. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
34. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области
35. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»
36. Строительство морского порта Чабахар
37. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай (Бендер Аббас)

Инвестиционные проекты по развитию восточного маршрута

Проекты носят точечный характер и не позволяют увеличить общую провозную способность маршрута.

Основными проектами являются модернизация **ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун** на границе Туркменистана и Ирана с увеличением перерабатывающей способности до **15 млн тонн** и модернизация железнодорожной линии **Гермсар – Инче Бурун** с ростом провозной способности до **10 млн тонн.**

Но из-за того, что не предполагается увеличение провозных способностей железнодорожных участков в Казахстане и Туркменистане, железнодорожная инфраструктура не позволит транспортировать **более 11 млн тонн по маршруту**.



ЗАПАДНЫЙ МАРШРУТ

1. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент
2. Модернизация железнодорожного участка Сумгаит – Ялама
3. Модернизация железнодорожного участка Алят – Астара
4. Модернизация ЖДПП Астара Азербайджанская
5. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара Иранская
6. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Казвин – Кум
7. Модернизация железнодорожных участков Кум – Бафк, Бафк – Керман, Керман – Захедан
8. Строительство спрямляющего железнодорожного участка Чабахар – Фарах – Бам
9. Строительство автодорожного обхода Гудермеса
10. Строительство автодорожного обхода Владикавказа
11. Реконструкция МАПП Верхний Ларс, этап II
12. Строительство объектов придорожной инфраструктуры и транспортно-логистического центра рядом с МАПП Верхний Ларс
13. Строительство спрямляющего автодорожного участка Квешети – Коби
14. Строительство тоннеля Баргушат на участке автодороги Сисиан – Каджаран
15. Строительство тоннеля Караян на участке автодороги Сисиан – Каджаран
16. Строительство участка автодороги Гюмри – Баврa
17. Строительство северного автодорожного обхода Махачкалы
18. Строительство автодорожного обхода Хасавюрта
19. Строительство автодорожного обхода Дербента
20. Реконструкция МАПП Яраг-Казмаляр
21. Строительство скоростной автомагистрали Тебриз – Мараnд – Базарган
22. Строительство автодороги Серджан – Бендер-Аббас

ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

23. Модернизация участка Саратов – Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская со строительством вторых главных путей и электрификацией
24. Реконструкция железнодорожных мостов через Волгу на участке Аксарайская – Астрахань
25. Модернизация и развитие ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун
26. Модернизация железнодорожной линии Гермсар – Инче Бурун
27. Реконструкция автодороги Самара – граница РФ – Атырау – Бейнеу – Тэжен – Жаслык – Дарваза
28. Реконструкция МАПП Караозек
29. Строительство автодороги Дарваза – Сердар
30. Реконструкция автодороги на направлении Сердар – граница Ирана/Туркменистана – Ак-Кале

ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МАРШРУТ

31. Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений
32. Комплексная реконструкция инфраструктуры канала им. Москвы
33. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла
34. Строительство многофункционального портово-логистического комплекса на территории портовой экономической зоны в Астраханской области
35. Строительство универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»
36. Строительство морского порта Чабахар
37. Механизированный терминал для навалочных грузов в порту Шахид Раджай (Бендер Аббас)

Выводы

Пропускные способности МТК Север-Юг по итогам реализации текущих инвестиционных проектов.

- Комплекс инвестиционных проектов, направленных на развитие МТК «Север-Юг», составляет **$17,1 млрд**, что позволит увеличить мощности коридора **до 43 млн тонн**.

- Большая часть финансовых ресурсов вкладывается в модернизацию **западного маршрута** - **$11,3 млрд**, в частности, в ж/д сообщение Решт – Астара. Но по завершению строительства его провозная способность составит **15 млн тонн**. Однако из-за иных ограничений на маршруте **сквозная транспортировка грузов по ж/д ограничивается 10 млн тонн.**

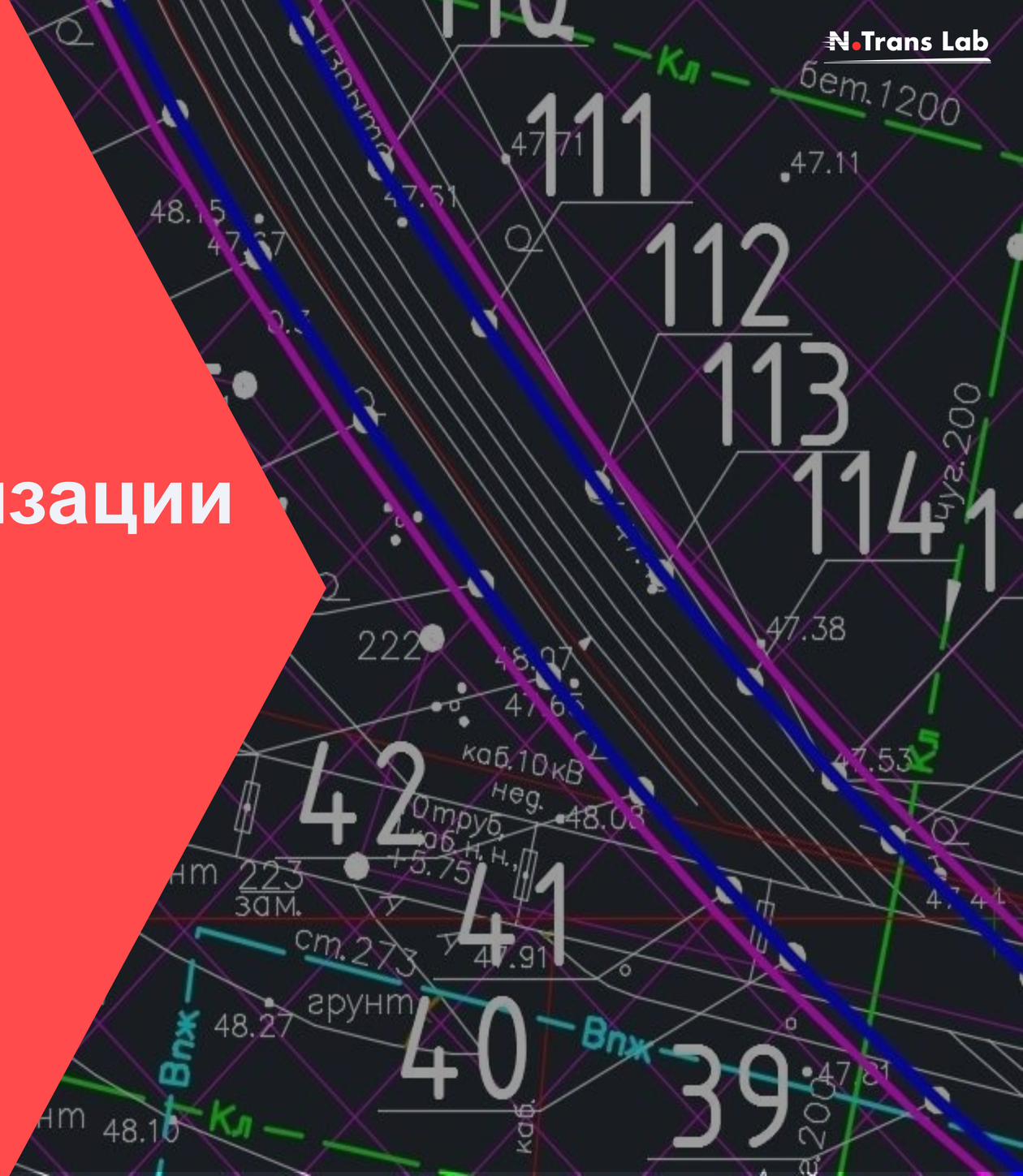
- Стоимость проектов по **модернизации автодорожной инфраструктуры составляет $5,4 млрд**, при этом их реализация обеспечит транспортировку из России только 9 млн тонн грузов.

- **Мультимодальные перевозки** железнодорожным и автомобильным транспортом позволяют провозить **до 15-20 млн тонн**.

- Стоимость реализации проектов по развитию **восточного маршрута**, включающего модернизацию ж/д участков в России, ЖДПП Ак-Яйла/Инче Бурун на границе Туркменистана и Ирана, ж/д линии Гермсар – Инче Бурун составляют **$1,3 млрд**, автодорожных участков – **$1,3 млрд**. Но потенциал роста перевозок по данному маршруту ограничивается **10 млн тонн** ввиду низких провозных способностей по основным ж/д линиям в Казахстане и Туркменистане.

- К развитию **транскаспийского маршрута** относятся инвестиционные проекты развития и модернизации ж/д подходов к портам Астрахань и Оля, работы по дноуглублению, расширению портовых мощностей и др. Общая оценочная стоимость - **$3,2 млрд**. Однако перевозки по нему ограничены количеством сухогрузного флота в Каспийском бассейне и провозными способностями иранской ж/д инфраструктуры, которая позволяет транспортировать **до 8 млн тонн** грузов.

Предложения по актуализации проектов по развитию МТК «Север-Юг»



Предложения по актуализации проектов по МТК Север-Юг

Стоимость проектов составит 17,7 млрд долларов при росте провозной способности до 100 млн тонн



ПРОЕКТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. Строительство вторых главных путей, усиление устройств электроснабжения, развитие станций Аксарайская – Саратов

2. Укладка 2-го главного пути на участке Астрахань – Кизилюрт

3. Строительство пограничной станции Самур-II и ЖДПП Дербент

4. Реконструкция участка Сумгаит – Ялама (мостов и водопроводов, ремонт пешеходных переходов)

5. Укладка дополнительного главного пути и электрификация всего участка Алят – Астара

6. Увеличение числа приемоотправочных путей, расширение площадок для перегрузки грузов, установка дополнительного перегрузочного оборудования на ЖДПП Астара

7. Строительство недостающего железнодорожного участка Решт – Астара (Иранская)

8. Строительство участка Бендер-Энзели – Решт совмещенной колеей 1435/1520 мм

9. Строительство железнодорожного участка Решт – Тегеран

10. Строительство железнодорожной линии от Тегерана до порта Бендер-Аббас

1. **Строительство железной дороги с колеей 1520 мм до порта Бендер-Аббас,** сделает инфраструктуру бесшовной и повысит провозную способность.

2. **Увеличение провозных способностей железнодорожных пунктов пропуска на границах стран до 40 млн тонн**, при сохранении текущих проектов по модернизации железнодорожной инфраструктуры в России и Азербайджане.

3. **Строительство железнодорожного участка совмещенной колеей 1435/1520 от порта Бендер-Энзели до Решта,** что обеспечит бесшовность логистики железнодорожным транспортом по транскаспийскому маршруту.

Совокупная стоимость проектов составит 17,7 млрд долларов при росте провозной способности до 70 млн тонн по ж/д инфраструктуре и до 90-100 млн тонн при перевозках совместно с автотранспортом.

Выводы

Проактивное развитие логистического потенциала МТК Север-Юг

- Главной проблемой МТК «Север-Юг» является несоответствие пропускных способностей спросу на перевозки.

- Текущие инвестиционные программы по развитию МТК «Север-Юг» не сбалансированы. Значительные средства в объёме **17,1 млрд долларов** планируется потратить на развитие трех коридоров без увязки с возможностями всех участков транспортной инфраструктуры.

- Реализация текущих инвестпроектов позволит достигнуть не более **43 млн тонн** провозной способности совокупно, что не соответствует потенциалу перевозок по коридору и необходимым экономическим эффектам.

- Для комплексного развития МТК «Север–Юг» и позиционирования его как важного элемента транспортной сети, который обеспечивает значимый объем торговли России и стран Центральной Азии с Индией, странами Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии, необходимо сделать упор на развитии единой бесшовной инфраструктуры, которая бы позволила перевозить **до 80-100 млн тонн** грузов.

- Данной цели может отвечать строительство новой железной дороги с колеей 1520 мм до порта Бендер-Аббас по западному маршруту.

- Такой подход обладает сразу несколькими преимуществами:
  - *обеспечение потребностей торговли между Россией и целевыми регионами*
  - *бесшовность логистического процесса, совокупное сокращение логистических издержек и сроков доставки*
  - *меньшее количество проектов на ключевых участках и оптимизация затрат при большем результате пропуска.*

- В таком случае, МТК «Север – Юг» сможет стать альтернативным действующим маршрутом доставки российской продукции на мировые рынки.



N.Trans Lab

Мария Никитина

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

n.translab@gmail.com

@N_translab

@Ntrans Lab

@N_translab

@N.TransLab



@N.TransLab